J. rel.
3 ~~Y~~

Prien

Der

Zusammenstoss von Schiffen

aus den Gesichtspunkten

der Schiffsbewegung, des Strassenrechts und der Haftpflicht aus Schiffskollisionen

nach den Gesetzgebungen des Erdballs.

Eine nautisch-juristische Studie

von

Dr. Richard Prien.

BERLIN SW. 48

Wilhelmstrasse 119/120.

J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung.

1896.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Dem

Andenken meines Lehrers

Dr. Heinrich Thöl

weiland Geh. Justizrath und Professor der Rechte zu Göttingen

gewidmet.

Vorwort.

Nach altem Herkommen ist das Vorwort der Ort, wo Autor und Leser sich über die Bedingungen, unter welchen der bearbeitete Stoff geboten und entgegengenommen werden soll, mit einander verständigen; und diesem Zwecke sollen auch diese einleitenden Worte dienen.

Die Arbeit nimmt die Erklärung zweier Komplexe von Rechtssätzen, welche als „Strassenrecht auf See" und „Haftung aus Schiffskollisionen" bezeichnet zu werden pflegen, zum Gegenstande. Sie thut dies auf Grundlage einer Darstellung des Seewesens, soweit dessen Kenntniss die Voraussetzung für das Verständniss jener Rechtssätze ist, d. h. soweit dasselbe die bei einem Zusammenstossen von Schiffen möglichen Bewegungen derselben und die Voraussetzungen und das Maass dieser Bewegungen lehrt.

Denn die Thätigkeit der Wissenschaft besteht heutzutage hauptsächlich im Interpretiren der Gesetze. Interpretiren aber heisst: zwischen den Zeilen lesen. Die Wissenschaft stellt auf diesem Wege Rechtssätze heraus, findet solche, welche in den isolirten Rechtssätzen nicht gegeben sind und erst aus dem Zusammenhange derselben mit anderen sich ergeben. Sie schafft dem engen Wortlaute des Gesetzes die bestimmungsgemässe Bewegungsfreiheit und sie führt den vagen Wortlaut auf das richtige Maass zurück. Löst sie diese ihre Aufgabe, so hat sie Grosses erreicht — auch im Kleinen. Sie erreicht ihr Ziel nur durch aufmerksame, unausgesetzte und wiederholte Beobachtung der Erscheinungen des Lebens und durch ein gewissenhaftes Eingehen in das Detail der thatsächlichen Verhältnisse. Auf diesem Wege hat der Altmeister deutscher Rechtswissenschaft Heinrich Thöl unvergleichliche Erfolge erzielt. Denn er verband mit der Selbstbeherrschung, welche diese Methode verlangt, einen staunenswerthen Scharfsinn und feinen Geschmack. „Thöl ging von dem

Gedanken aus, dass, wer das Handelsrecht verstehen wolle, vorerst den Handel kennen müsse. Dies ist der Grund, weshalb sein Buch die vortrefflichste Leitung ist, die wir im Gebiete des Civilrechts besitzen.“ (Dankwardt, Nationalökonomisch-civilistische Studien. 1862. Band I. S. 17.)

Wenn der Schüler hier die Worte seines Lehrers anführt, in welchen derselbe die Aufgabe und die Methode seiner Forschung darlegt, so geschieht dies besonders um deswillen, weil in diesen Worten zugleich die Rechtfertigung des Juristen liegt, der einen Theil der Verhältnisse des Seewesens zur Darstellung bringt. Thöl's Worte sind:

> „Das Recht, die Gesammtheit der Rechtsverhältnisse, hat die Aufgabe, die Beziehungen der Menschen zu einander, die Lebensverhältnisse, zu richten, zu bestimmen. Die Lebensverhältnisse (das Volksleben) bilden das Thatsächliche, den Thatbestand, an welchen durch das Recht (d. h. durch Rechtssätze) Rechte (d. h. Befugnisse) sich anschliessen. Das Thatsächliche genau zu kennen, ist bedeutend, weil es die Voraussetzung für alles Recht ist, der Stoff für die rechtlichen Bestimmungen; theils ist es bedeutend für die Findung des vorhandenen Rechtes, des Gewohnheitsrechtes, indem es dessen Uebung nachweist, und eines Theiles des wissenschaftlichen Rechtes, indem aus dem Faktischen zuweilen ein Rechtssatz mit Nothwendigkeit folgt; theils ist es bedeutend für die gesetzliche Feststellung des Rechtes. Die Darstellung des Thatbestandes kann eine vom Rechte gesonderte sein oder in die des Rechtes sich verweben. Die Durchforschung des Thatsächlichen, sei sie eine statistische (Gegenwart) oder eine historische (Entwicklung), muss, wenn sie nicht willkürlich Einzelnes aus der Masse herausgreifen will, einen bestimmten Zweck klar vor Augen haben. Der Darsteller darf, weil das Thatsächliche theilweise juristischer Natur ist, des juristischen Blickes und Urtheils nicht entbehren. Sonst sind die Beobachtungen und Mittheilungen ungenügend. Denn der Nichtjurist giebt nur das, was ihm bedeutend erscheint, und daher nicht alles das, was für das Recht wirklich Bedeutung hat, und giebt dasjenige davon, was rechtlicher Natur ist, in dem Licht oder vielmehr Dunkel einer unjuristischen Anschauung. Daher kann und muss die Darstellung von dem Juristen oder durch seine Vermittlung ergänzt und berichtigt werden. Ein

Irrthum ist es, dass die Juristen den Lebensverhältnissen, dem Volksleben ferner stehen, als alle anderen Volksglieder, und ihnen als Ersatzmittel für den Verkehr mit Menschen in faktischer und rechtlicher Beziehung fast nur Akten zu Gebote stehen. Vielmehr nehmen die Advokaten, Anwälte, Richter, Universitätslehrer, überhaupt die Juristen an dem vollen Menschenleben nicht minder Theil, als alle anderen Volksglieder. Es ist demnach Unrecht, ihnen vorzuwerfen, dass sie in der Kenntniss der faktischen Verhältnisse und der Rechtsansichten, welche in der Nation bestehen, vorzugsweise unerfahren seien. Selbst was diejenigen faktischen Verhältnisse betrifft, welche ausschliesslich oder vorzugsweise nur dem Theile des Volkes, der in ihnen steht, genau und im Zusammenhange bekannt sind, so theilen mit dem Juristen die Unmöglichkeit oder grosse Schwierigkeit, eine zusammenhängende Kenntniss dieser Verhältnisse zu erwerben, und die daraus folgende Unerfahrenheit dieses Faktischen und auch des Rechtes, soweit es durch eine solche Kenntniss des Faktischen bedingt ist, auch alle anderen Volksglieder, welche nicht zu jenem Theile gehören, in gleichem Maasse. Die Ferne der Juristen vom Volksleben, da sie theils unwahr, theils nicht spezifisch ist, kann demnach auch keinen Grund abgeben, alle Gerichte mit Nichtjuristen, sogenannten Volksrichtern, theilweise oder gar gänzlich zu besetzen. Dieses Streben hängt mit dem Irrthum zusammen, als könne der Jurist die Belehrung durch Nichtjuristen, deren er vielfach bedarf, nicht vollständiger, zusammenhängender, richtiger und gelegener erlangen, als in einer Gerichtssitzung mit Nichtjuristen. Der Jurist kann die ihm für die Findung des Rechts unentbehrliche Kenntniss des Thatsächlichen leichter erwerben, als der Nichtjurist, der einen anderen Lebensberuf verfolgt, eine ausreichende Rechtskenntniss erlangen kann. Es ist minder gefährlich, dass das Recht von solchen gefunden wird, die in der Rechtsfindung gebildet und geübt sind, also von Juristen, wenngleich diese das Thatsächliche, welches dafür erheblich ist oder sein kann, erst aus dieser Veranlassung bei Anderen erkunden müssen, als das es von solchen gefunden wird, welche zwar das Thatsächliche kennen, in der Rechtsbildung aber ungebildet und ungeübt sind.

Auch sollte man nicht übersehen, dass zum Richten

nicht das Finden von Rechtssätzen genügt, sondern auch das Wissen und scharfe Auffassen des bereits gefundenen Rechtes und die Anwendung desselben gehört, und dass alles dies besondere Erlernung, Bildung und Uebung, und zwar von Berufswegen verlangt." (Einleitung in das deutsche Privatrecht. § 32. Göttingen 1851.)

Und weiter:

„Die Wissenschaft ist eine Rechtsquelle. Sie stellt Rechtssätze heraus, welche bis dahin fehlten, erzeugt also Recht. Das wissenschaftliche Recht ist zwar nicht nothwendig, aber doch fast ausnahmslos ein Recht der Juristen in dem Sinne, dass es fast nur Rechtskundige von Beruf sind, welche es herausstellen. Auch pflegt, wenn Nichtjuristen ausnahmsweise versuchen, Rechtssätze und Rechtsinstitute zu konstruiren, die Entwicklung wie das Resultat nicht befriedigend auszufallen. Die Nichtjuristen leisten unter im Uebrigen gleichen Voraussetzungen regelmässig noch weniger, als die schlechten Juristen von Beruf. Weil das Recht gelernt und verstanden sein will, und zwar in seinem Zusammenhang, so ist nicht jeder verständige Mann von selber ein guter Jurist." (l. cit. § 55.)

Das Paradiren mit Citaten — jeder Kenner weiss, wie leicht das ist! — wurde grundsätzlich vermieden. Die benutzte Literatur ist vollständig aufgeführt, aber es ist nicht die vollständige Literatur. Das Fehlende war dem Verfasser unzugänglich oder ist ihm unbekannt geblieben.

Wenn der Inhalt der beiden ersten Theile dieser Arbeit in seinen wesentlichen Theilen so zu sagen als eine Statistik von Thatsachen sich darstellt, so bietet er doch auch eine Reihe von Urtheilen, die als das Ergebniss von Beobachtungen, Erfahrungen und Weltanschauung erscheinen.

Beobachtung und Erfahrung eines Einzelnen sind nothwendig lückenhaft. Diese Mängel in der Summe positiver Kenntnisse werden aber — dess mag sich jeder Autor ruhig getrösten — in der Wissenschaft von anderen ausgefüllt.

Die Weltanschauung des Menschen giebt seinen Urtheilen Charakter, Ziel und Werth.

Die in den heutigen Erscheinungen des Rechts- und Geschäftslebens zu Tage tretende Weltanschauung ist der des Verfassers in vielen Punkten fremd. Diese Differenzen sind, und zwar mit Gründen, an manchen Stellen zum Ausdruck gebracht, wie dies

die Pflicht eines jeden Gelehrten ist, wenn anders er sich dieses Ehrentitels würdig zu erweisen gewillt ist.

Die Welt der sittlichen Werthe bildet den untrüglichen Prüfstein für die Kraftschätze und Fälschungen und Täuschungen im praktischen Leben.

Und ihrer wird gar viele finden, wer mit ehrlichem Muthe den Zuständen und Dingen zu Leibe geht.

Viele Feinde wird sich schaffen, wer solche Arbeit auf sich nimmt, mit unehrlichen Waffen wird er bekämpft werden, und, gegen unritterliche Kampfweise sich zu wehren, wird ihm obliegen. Das ist eben — Schicksal. Aber über das Schicksal erhebt den Kämpfer das Bewusstsein, sich selber treu geblieben zu sein, und in diesem Bewusstsein findet er die Kraft, es auch zu bleiben.

Zweck und Inhalt der Arbeit sind hiernach vorläufig charakterisirt. Einige Bemerkungen hinsichtlich der Form sind noch von Nöthen.

Die Unerquicklichkeit, welche für den Leser in der Verbindung von Interpretation und Kritik des Gesetzes liegt, ist durch getrennte Behandlung beider Aufgaben zu vermeiden gesucht. Die Interpretation ist von der Tendenz, das Gesetz nach Wort und Sinn mit dem vorausgesetzten Bedürfnissen des Lebens, soweit angängig, in Einklang zu setzen, beherrscht. Sie athmet das Wohlwollen eines warmen Freundes des geltenden Rechtes. Die Kritik zeigt allerdings, dass die Interpretation, gemessen an dem Maasstabe der berechtigten Verkehrs- und Humanitätsforderungen, vielfach nur „Tusche" ist, und sucht die Mängel, nämlich die Fehler und die Lücken, des Gesetzes durch motivirte Reformvorschläge zu verbessern und zu ergänzen.

Soll die Bearbeitung des gesetzten Stoffes von praktischem Werthe sein, so muss sie nothwendig — das liegt in der Natur der Sache — nicht nur die einheimische Gesetzgebung und Rechtssprechung darstellen, sondern auch die ausländische nach Maassgabe der zur Verfügung stehenden Erkenntnissquellen in Berücksichtigung nehmen. Diese anscheinend rein mechanische Thätigkeit ist aber auch für die Wissenschaft von erheblichem Werthe, wofern sie nur möglichst ausführlich alle Einzelheiten in die Untersuchung hereinzieht und die verschiedenen Rechtssätze auf ihre Rechtsgründe prüft. Es steht zu erwarten, dass die Erfolge, welche die vergleichende Sprachforschung in der Philologie unbestritten erzielt hat, für die Jurisprudenz in der vergleichenden Rechtsforschung gewissermassen ihr Seitenstück finden werden.

Auffallend gross ist im Verkehrsleben der Gegenwart die Aehnlichkeit der faktischen Verhältnisse und daher auch der Rechtsanschauungen, welche sich zu Rechtsprinzipien kondensirt haben. Aber noch grösser ist die Verschiedenheit im Detail, in den Ausnahmen von der Regel, in den aus allgemeinen Grundsätzen gezogenen Konsequenzen, in der spezifischen Vertheilung von Berechtigungen und Verpflichtungen unter die Parteien in den verschiedenen Rechtsverhältnissen.

Daraus ist eine zweifache Lehre zu ziehen: Die Zähigkeit, mit welcher die verschiedenen Völker an ihrem Rechte und seiner eigenthümlichen Gestaltung festhalten, rückt den Gedanken an die Verwirklichung der Idee eines bis ins Einzelne homogenen Weltrechtes — nur dieses ist praktisch werthvoll — in unabsehbare Ferne hinaus, vielleicht ebenso weit wie die Hoffnung auf Beseitigung des Krieges durch eine internationale Friedensliga. Und die Geschmeidigkeit, mit welcher der Verkehr selbst verfehlten Rechtssätzen die Praktikabilität zu schaffen und sich mit ihnen abzufinden weiss, reduzirt die Befriedigung des theoretischen Bedürfnisses der Rechtsvernunft, das so häufig mit dem anmaassungsvollen Anspruche der Allgemeingiltigkeit auftritt, mehr, als man gerne glaubt.

Der Vergleichung, die ins Breite geht, muss aber die historische Forschung, die ins Tiefe geht, zur Seite treten, damit man des Stoffes im wahren Sinne Herr zu werden vermag. Die Weisheit unserer Altvordern, welche aus ihren Gesetzen zu uns spricht, enthält vieles auch für den klugen Gesetzgeber des aufgeklärten 19. Jahrhunderts Beherzigenswerthe. Der sich oft merkbar machende Stolz unserer Tage auf die Leistungen unseres Jahrhunderts kann sich unbeschadet seiner sonstigen Berechtigung vor der Lebensklugheit der Vorfahren in Bescheidenheit beugen, wenn er unbefangenen Blickes wahrnimmt, wie zutreffend der praktische Sinn früherer Zeiten die Rechtsbildung den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen verstand. Man wird bei dieser Beobachtung gelegentlich erkennen, wie manche gute Lehre wir hie und da vergessen, wieviel wir hierdurch verloren haben, und dass der Fortschritt im Rechte bisweilen nur in einer Rückkehr zum „guten Alten“ besteht.

Falls das Strassenrecht auf See über kurz oder lang in wenig veränderter Gestalt auf Grund der Washingtoner Konferenzbeschlüsse von 1889 im Weltverkehr auftreten sollte, so würde es anscheinend in wenigen Punkten einen Fortschritt, in mehreren Punkten einen Rückschritt bedeuten, in der Haupt-

sache — den Fahrregeln — eine Reproduktion des alten Rechtes sein. In diesem Falle würden daher die Erläuterungen des geltenden Rechtes auch für das neue Recht unmittelbar verwendbar bleiben und die Kritik, die auch an den Washingtoner Beschlüssen geübt wurde, Geltung behalten.

Nicht nur das Schöne, auch das Wahre ist schwer, und bei dem Wirrwar der Vorstellungen, in welchem eine übel angewandte Eloquenz im Bann und Dienste privater gemeinschädlicher Interessen das Einfache zu verzerren und zu verdunkeln versteht, ist eine zeitweilig rückläufige Bewegung im Forschen nach der Wahrheit und in der Verwirklichung der Gerechtigkeit nur allzu begreiflich. Aber — und das ist ein Trost — die weltbezwingende Macht der Logik der Thatsachen und die Postulate der praktischen Vernunft brechen sich, wenn auch langsam, schliesslich doch Bahn. Jeder Irrthum wird am Ende zu einem Beweise für die Wahrheit

Die Deterioration des Gesetzes wird daher, wenn sie eintritt, auch nur eine vorübergehende sein. Wo die unausbleibliche Melioration einzusetzen hat, versucht das Buch zu zeigen. Die Verwendung des Buches als Waffe in diesem Kampfe würde eine zweckentsprechende sein.

Das Buch ist zugleich eine Abrechnung mit den Anschauungen einer Anzahl von Gegnern im praktischen Leben, Gegnern, welche allerdings im Reiche der Wissenschaft zu den „Namenlosen“ rechnen und daher so lange auch nur in ihren ausgesprochenen Gründen (die wahren sind oft verschwiegen!) bekämpft werden können, als sie nicht frei und offen selber ihre Ansichten mit ihren Namen decken, welchen aber schon um deswillen entgegengetreten werden muss, weil sie den praktischen Folgen ihrer Anschauungen mit anderen Mitteln als mit Vernunftsgründen im Leben nur allzu oft Geltung zu verschaffen wissen.

Vielleicht dient die Arbeit auch dazu, das treffende Wort Victor von Scheffel's zu illustriren: „Unbekanntes imponirt, Erkenntniss führt auf den wahren Werth, der meist geringer ist als der geahnte.“ (Ekkehard, Kapitel 4.)

Die Arbeit soll endlich dazu beitragen, dem Richter seine Aufgabe der Urtheilsfindung zu erleichtern, indem sie ihn stark macht gegen und unabhängig von Sachverständigen, welche weniger als seine Gehilfen denn als Eideshelfer der Parteien sich fühlen und sich geriren. Erreicht sie diesen Zweck, so ersetzt sie in gewissem Maase das Manko in der Gewissenhaftigkeit der Experten durch einen Zuwachs an Sachkunde des Richters und

bietet ein Mittel, die unverkennbare Gefahr richterlicher Fehlsprüche einigermassen zu paralysiren.

Zu weiteren Auslassungen soll kein Anlass genommen werden. Wenn zum Schlusse ein Wunsch für das Schicksal des Buches — haben doch auch Bücher ihre Schicksale! — Platz finden darf, so ist es der, dass der Nutzen, welchen der Inhalt des Buches für das praktische Leben zu bringen bestimmt ist, nicht in allzu schroffem Missverhältnisse zu der Freude stehen möge, die das Schaffen der Arbeit begleitete. In dieser Schaffensfreude fand der Verfasser das Dichterwort bewahrheitet:

Greift nur hinein in's volle Menschenleben!
Ein jeder lebt's, nicht vielen ist's bekannt,
Und wo ihr's packt, da ist's interessant.

Und diese Freude kann ihm Niemand rauben. Sie ist der Kuss, den die Wissenschaft auf die Stirn eines jeden ihrer Jünger drückt, welcher mit wahrheitsdurstigem Sinne ihr redlich zu dienen bemüht war.

Berlin, im September 1896.

Inhaltsverzeichniss.

Einleitung.

Seite

§ 1. Anordnung des Stoffes 1
§ 2. Literatur 2

Erster Theil.

Die faktischen Verhältnisse.

§ 3. I. Die Windrose und die Bedeutung der Windrichtung für die Schiffsbewegung im Allgemeinen 11
§ 4. II. Die Windstärke 27
§ 5. III. Der Seegang 35
§ 6. IV. Die Strömung 37
V. Die Triebmittel des Schiffes.
§ 7. 1. Uebersicht 42
§ 8. 2. Der Riem 43
§ 9. 3. Das Segel 44
§ 10. 4. Der Dampf 54
§ 11. VI. Das Ruder 66
VII. Das Zusammenwirken von Segel und Ruder und von Schraube und Ruder.
§ 12. A. Die Art der Schiffsdrehung 74
§ 13. 1. beim Zusammenwirken von Segel und Ruder . 74
§ 14. 2. beim Zusammenwirken von Ruder und Schraube 77
§ 15. B. Das Maass d. Schiffsdrehung 82
VIII. Weitere allgemeine Einflüsse auf die Schiffsdrehung im Besonderen.
§ 16. 1. Wind und Seegang . . 94
§ 17. 2. Die Stauung 95
§ 18. 3. Die Bauart des Schiffes 118
IX. Besondere Einflüsse auf die Schiffsbewegung.
§ 19. 1. Die Anker 119
§ 20. 2. Fischernetze u. -leinen 122
§ 21. 3. Die Schlepptrosse . . . 125
§ 22. 4. Beschädigungen 127
§ 23. 5. Gefahren 127

Zweiter Theil.

Das sog. Strassenrecht auf See.

Einleitung.

§ 24. Das Bedürfniss 133

Kapitel I.

Die Geschichte des Strassenrechts auf See.

§ 25. A. Das Alterthum 137
B. Von Beginn des Mittelalters bis z. Einführung der Dampfschifffahrt im 19. Jahrh.
I. Die Gesetzgebung
§ 26. 1. über die Lichterführung 138
§ 27. 2. über das Ausweichen 140
§ 28. II. Das Gewohnheitsrecht . 146
C. Von der Einführung der Dampfschifffahrt bis zum Jahre 1893.
§ 29. 1. Die Darstellung 151
§ 30. 2. Die Quellen 186
§ 31. 3. Rückblick 206

Kapitel II.

Das geltende Recht.

A. Das Seestrassenrecht.
I. Exegetische Darstellung.
§ 32. Vorbemerkungen 214
§ 33. 1. Strafsatzung 215
§ 34. 2. Die einleitenden Gesetzesworte 220
§ 35. 3. Definition von Dampf- und Segelschiff 223
4. Lichter und Bälle.
§ 36. a) Zeit der Lichterführung 225
b) Art der Lichterführung
§ 37. α) für Dampfer 227
§ 38. β) für Schleppdampfer . 258
§ 39. γ) für Telegraphenkabel legende und durch Unfall manöverirunfähige Schiffe . . . 260

Seite
§ 40. δ) für Segler 269
§ 41. ε) für kleinere Fahrzeuge 269
§ 42. ζ) für Schiffe vor Anker 270
§ 43. η) für Lootsenfahrzeuge 273
§ 44. ϑ) f. offene Fischerboote 275
§ 45. ι) für überholt werdende Schiffe 284
5. Nebelwetter.
§ 46. a) Schallsignale 287
§ 47. b) Fahrgeschwindigkeit . . 296
6. Fahrregeln (Ausweichen, Kurshalten, Stoppen u.s.w.)
a) für Segler
§ 48. Vorbemerkungen 315
§ 49. α) Beimwinder u. Raumwinder 315
§ 50. β) Steuerbordhalser und Backbordhalser beim Winde 320
§ 51. γ) Steuerbord- u. Backbordraumwinder . . . 321
§ 52. δ) Luv- und Leeraumwinder 322
§ 53. ε) Vormwinder 323
b) für Dampfer
§ 54. α) die Stevenregel. . . . 324
§ 55. β) die Bordregel 333
§ 56. γ) Dampfer und Segler 336
§ 57. δ) die Stopp- und Fahrtwechselregel 337
§ 58. ε) die Signalregel 346
§ 59. c) für überholende Schiffe 349
§ 60. d) für Dampfer in engen Fahrwassern 354
§ 61. e) für das Kurshalten der Schiffe 359
§ 62. 7. Abweichungen im Nothstande 362
§ 63. 8. Generalklausel 370
§ 64. 9. Ausschliessbare Gewässer. 381
§ 65. 10. Zusatzlichter 384
11. Hülfeleistung
§ 66. a) Vorbemerkungen. 385
§ 67. b) Beistandspflicht 385
§ 68. c) Kundgebungspflicht. . . 389
§ 69. d) Geltungsgebiet 391
12. Noth- und Lootsensignale
§ 70. a) Vorbemerkungen. 391
§ 71. b) Geltungsgebiet 391
§ 72. c) Nothsignale 392

Seite
§ 73. d) Voraussetzungen. 394
§ 74. e) Lootsensignale 394
§ 75. f) Voraussetzungen 395
Anhang.
§ 76. Die Vorschläge der Washingtoner maritimen Konferenz . . 395

II. Systematische Exkurse.
§ 77. 1. Die Grundlagen und Motive der Fahrregeln 417
2. Die Art des Ausweichens.
§ 78. a) Vorbemerkungen. 431
§ 79. b) Die Annäherung 432
§ 80. c) Peilung und Kurs 435
§ 81. d) Die Ruderlage 444
§ 82. e) Distanz u. Fahrgeschwindigkeit 457
§ 83. 3. Die Demarkationslinien . . 462
§ 84. 4. Die Lichter 465
§ 85. 5. Die Schallsignale 473
§ 86. 6. Sonderbestimmungen für Fischerfahrzeuge 476
§ 87. 7. Die Ursachen der Kollisionen und ihrer Folgen . . . 482
§ 88. 8. Statistik der Seeunfälle durch Kollisionen 533
§ 89. 9. Rechtliche Natur der Fahrregeln 539

B. Das Recht in den Territorialgewässern, besonders die Fluss-, Revier-, Kanal- und Hafenordnungen.

§ 90. Eine Auslese.
A. Deutschland.
a) Preussen 550
b) Mecklenburg-Schwerin . 614
c) Oldenburg 617
d) Lübeck 620
e) Bremen nebst Weserschifffahrtsakte. 625
f) Hamburg, sowie die preussischen Elbschifffahrtsverordnungen . . . 634
g) Die Rheinschifffahrt, sowie Leck und Waal . . 645
B. Ausländische Gewässer.
a) Die Donauschifffahrt . . 660
b) Bosporus 690
c) Suez-Kanal 690

Seite
d) England 695
e) Norwegen 719
f) Schweden 720
g) Russland 723
h) Nord-Amerika 731
i) Mexiko 741
k) Chile 742
l) Brasilien 744
m) China 749
§ 91. Zusammenstellung einiger wichtiger Abweichungen des Rechts in den Territorialgewässern vom allgemeinen Seestrassenrecht 755

Kapitel III.

Kritik des Strassenrechts auf See.

§ 92. Kritik 759
§ 93. Reformvorschläge 787
§ 94. Einige anderweite Uebelstände 833

Dritter Theil.

Die Haftung aus Schiffskollisionen.

§ 95. Vorbemerkungen 871

Kapitel I.

Die gewerbepolizeiliche Haftung.

§ 96. I. Wortlaut der Gesetze . . . 873
A. Deutsche Gesetze und Verordnungen.
B. Einige ausländische Gesetze u. Verordnungen.
1. Englische Gesetze . . 882
2. Französische Gesetze 890
3. Schwedisches Gesetz 894
§ 97. II. Die Darstellung 895
§ 98. III. Kritik 907

Kapitel II.

Die strafrechtliche Haftung.

§ 99. I. Wortlaut der Gesetze.
A. Deutsche Gesetze . . . 927
B. Englische Gesetze . . 928
C. Nordamerikan. Gesetz 929
§ 100. II. Die Darstellung 929

Kapitel III.

Die privatrechtliche Haftung.

§ 101. Vorbemerkungen 932

Seite

Erster Abschnitt.

Geschichte der Haftung aus Schiffskollisionen.

§ 102. I. Wortlaut der Gesetze . . . 946
I. Römisches Recht . . . 946
II. Byzantin.-lateinisches Recht (östliches Mittelmeerbecken) 947
III. Italienisch-spanisches Recht (westlich. Mittelmeerbecken) 950
IV. Arabisches Recht . . . 954
V. Malaiisches Recht . . 961
VI. Westgermanisches u. fränkisches Recht. . . 962
VII. Hanseatisches Recht . 969
VIII. Nordgerman. Recht . . 979
IX. Dänemark u. Schweden 983
X. Preussen 992
XI. Frankreich 999
XII. Bilbao 1000
XIII. England 1001
XIV. Nord-Amerika 1012
§ 103. II. Die Darstellung 1015

Zweiter Abschnitt.

Das geltende Recht.

Abtheilung I.

§ 104. Wortlaut der Gesetze 1031
I. Deutsche Gesetze 1031
II. Ausländische Gesetze.
1. Aegypten 1041
2. Argentinien 1042
3. Belgien 1046
4. Brasilien 1048
5. Chile 1051
6. China (Shanghai) . . . 1054
7. Colombia 1056
8. Costa-Rica 1059
9. Dänemark 1060
10. Ecuador 1062
11. Finland 1065
12. Frankreich 1067
13. Griechenland 1069
14. Grossbritannien 1070
15. Guatemala 1082
16. Haïti 1085
17. Honduras 1087
18. Italien 1091
19. Mexico 1093
20. Monaco 1096

Seite
21. Montenegro 1097
22. Nicaragua 1098
23. Niederlande 1099
nebst Niederl. Indien,
Curaçao, Surinam . . 1103
24. Norwegen 1104
25. Oesterreich-Ungarn . . 1107
26. Paraguay 1107
27. Peru 1110
28. Portugal 1111
29. Rumänien 1113
30. Russland 1115
31. San Domingo 1125
32. San Salvador 1126
33. Schweden 1131
34. Spanien 1135
35. Türkei 1139
36. Unter-Canada 1140
37. Uruguay 1142
38. Venezuela 1145
39. Vereinigte Staaten von
Nord-Amerika 1148
40. St. Lucia 1154
41. Japan 1155

Abtheilung II.
Die Darstellung.
§ 105. Vorbemerkungen 1157

Unterabtheilung I.
§ 106. Die Haftung der Schiffsbesatzung 1158

Unterabtheilung II.
Die Haftung des Schiffsrheders.
§ 107. Voraussetzungen, rechtliche Natur, Umfang und Arten . 1159
§ 108. Die sechs Prinzipe 1164

Unterabtheilung III.
Die Haftung des Versicherers.
§ 109. Wortlaut der Policenklauseln.
I. Die deutschen Policen.
1. Hamburger Plan 1167
2. Bremer Plan 1169
3. Rheinische Police 1170
II. Die ausländischen Policen.
1. Die holländischen Policen.
a) Rotterdamer Börsen-Versicherungsbedingungen . . . 1171
b) Amsterdamer Börsen-Versicherungsbedingungen . . . 1173
2. Norwegischer Plan 1173
3. Kopenhagener Konvention . . 1175
4. Schwedischer Plan 1177
5. Italienische Policen 1178
6. Triestiner Police 1180
7. Antwerpener Police 1181
8. Französische Policen 1182
9. Englische, nordamerikanische, australische Policen.
a) Englische Cargopolicen . . 1185
b) Nordamerikanische Cargopolicen 1187
c) Nordamerikanische Cascopolicen 1189
d) Australische Cargopolicen . 1189
e) Australische Cascopolicen . 1189
f) Englische Cascopolicen . . . 1190
I. Allgemeine Collisions-Klauseln.
No. 1. Liverpooler Klausel 1190
No. 2. Alte unbeschränkte Klausel 1191
No. 3 und 4. 1192
No. 5. Alte Glasgower Klausel 1193
No. 6 und 7. Club-Bedingungen 1194
No. 8. Bedingungen der Londoner Dampfschiffsrheder 1195
No. 8a u. 8b. Club-Klauseln 1196
No. 9. Lloyd's-Klausel 1883 1197
No. 9a. „ 1885 1198
No. 10. „ 1888/89 1199
No. 11. „ 1890 1199
No. 11a. „ 1894 1200
No. 12. „ (Menschenleben) 1200
No. 13. Liverpooler volle Klausel 1201
No. 14. 9/10-Klausel 1201
II. Spezial-Kollis.-Klauseln. 1202
III. Rheder-Gefahr-Klauseln 1204
§ 110. Bemerkungen 1205

Einleitung.

§ 1.

Anordnung des Stoffes.

Ein Zusammenstoss zwischen zwei Schiffen ist nur möglich, wenn entweder beide oder eines sich in Bewegung befinden.

Die Erkenntniss der Ursachen eines Zusammenstosses von Schiffen setzt daher die Einsicht in die Gesetze der Bewegung der Schiffe und die Bekanntschaft mit den Faktoren dieser Bewegung voraus.

Diese sind nun:

> der Wind, die Strömung, der Seegang, die Triebmittel (Riemen, d. h. Ruder, Segel und Dampf), das Ruder (Steuer), die Bauart des Schiffes, die Stauung der Ladung und die verschiedenen die Schiffsbewegung hemmenden Umstände, wie z. B. ausgebrachte Anker, Schlepptrossen und Netze, Beschädigungen, Gefahren.

Die Gesammtheit dieser Thatsachen bildet die faktischen Verhältnisse, an welche sich Rechtssätze anschliessen, die theils die Verhütung des Eintritts von Schiffscollisionen, theils die Festsetzung der Folgen stattgehabter Zusammenstösse zum Zweck und Inhalt haben.

So giebt die Natur der Sache die Anleitung zur Anordnung der Darstellung, welche die Voraussetzungen und Wirkungen der Zusammenstösse von Schiffen zum Gegenstande nimmt.

Es ist zunächst der Thatbestand festzustellen, welcher die Bedingungen der Schiffskollisionen enthält, sodann das Recht, welches einerseits die Vorbeugungsmaassregeln, das sogenannte Strassenrecht auf See, andererseits die Repressivmittel gegen die Wiederkehr ähnlicher Vorkommnisse und die Ausgleichung und Bestimmung der vermögensrechtlichen Einflüsse der Schiffszusammenstösse normirt.

§ 2.

Literatur.

A. Nautische Literatur.

1. Deutsche Werke.

a) Allgemeine.

Johann Heinrich Roeding: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg 1794.
Dr. Eduard Bobrik: Allgemeines nautisches Wörterbuch. Leipzig 1850.
J. Friedrichson: Schifffahrtslexicon. Hamburg und Altona 1879.
Dr. Eduard Bobrik: Handbuch der praktischen Seefahrtskunde. Leipzig 1848.
C. G. D. Müller: Kurzer Abriss der Seewissenschaften. Berlin und Stettin 1794.
J. C. Mathieu: Darstellung des Land- und Seekrieges. Weimar 1854.
V. E. Thellung von Courtlary: Darstellung der Marine. Zürich und Leipzig 1818.
Rudolf Brommy und *Heinrich v. Littrow:* Die Marine. 3. Aufl. von *Ferd. v. Kronenfels.* Wien, Pest, Leipzig 1878.
Dr. Julius Engelmann, Albert Schück und *Julius Zöllner:* Der Weltverkehr und seine Mittel. 3. Aufl. Leipzig und Berlin 1879.
Otto Hildebrandt: Praktisches Lehrbuch für junge Seeleute. 3. Aufl. Danzig 1872.
Franz Ulffers: Handbuch der Seemannschaft. Berlin 1872.
R. Werner: Die Schule des Seewesens. Leipzig 1866.
— Atlas des Seewesens. Leipzig 1871.
Hans Johow: Hilfsbuch für den Schiffsbau. Berlin 1884.
Arthur Breusing: Seemannskunst. 4. Aufl. Bremen 1874.
Carl Busley: Die Schiffsmaschinen, ihre Konstruktion, Wirkungsweise und Bedienung. 3 Bände. Kiel 1885.
G. A. Ammann: Der Schiffsmaschinist. Kiel 1886. 2. Aufl.
Alexander Friedmann: Marinewesen. Offizieller Wiener Ausstellungsbericht. Wien 1874.
Kleines Unterrichtsbuch über die Seemannskunde. Berlin 1886.
Leitfaden für den Unterricht der Mannschaften der Kaiserlichen Marine. II. Theil: Geographische Instruktion. Berlin 1886.
R. Ziese: Ueber neuere Schiffsmaschinen. Kiel 1883.
A. Breusing, A. Bermpohl, Th. Niebour und *H. Romberg:* Fragelehre für Seefahrtschulen. 3. Aufl. Bremen 1880.
Deutscher nautischer Verein: Verhandlungen 1869—1886.
„Ahoi", Zeitschrift für Deutsche Segler, herausgegeben von *G. v. Glasenapp.* Potsdam 1885—1887.
„Hansa", Zeitschrift für Seewesen. Hamburg 1864—1891.
„Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift. Hamburg 1891—1893.
Beihefte zum Marineverordnungsblatt No. 16, 28, 30, 37, 38, 42. Berlin 1876, 1880—1883.
Der Schiffskompass, vom praktisch-seemännischen Standpunkte. Oldenburg (ohne Jahresangabe, aber nicht vor 1879).
Wetter und Wind, vom praktisch-seemännischen Standpunkte. Oldenburg (ohne Jahresangabe).
S. W. Schulthes: Die Ankerwacht. Hamburg 1861.

Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. Hamburg 1879—1892.

J. F. v. Kronenfels: Das schwimmende Flottenmaterial der Seemächte. Wien, Pest, Leipzig 1881.

— Die Kriegsschiffbauten 1881—1882. Wien, Pest, Leipzig 1883.

R. Hahn: Die Schiffsdampfmaschine, nebst einem Anhang, enthaltend das Manövriren mit Dampfern u. s. w. Papenburg 1890. 2. Aufl. 1891.

b) Speziell über Strassenrecht.

Dr. Heinrich Romberg: Das Strassenrecht auf See. Bremen 1870.

Vorschriften zur Verhinderung von Collisionen auf See. Uebersetzung der amtlichen englischen Ausgabe. Stettin 1870.

Th. Niebour: Die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See und ihre Auslegung. Hamburg 1881. 2. Aufl. 1887.

v. Taund-Szyll: Darstellung eines neuen Bug- (Positions-) Lichter-Systems zur Verhütung von Zusammenstössen der Schiffe bei Nacht. Graz 1885.

Dr. Hugo Krüss: Das elektrische Licht im Dienste der Schifffahrt. Hamburg 1883.

Dr. C. Schilling und *Dr. H. Wiegand*: Der Einfluss des Derivationswinkels bei Schiffskollisionen. Bremen 1888.

G. Wislicenus: Die Ergebnisse der internationalen Marine-Conferenz zu Washington und ihre Bedeutung für Deutschlands Seewesen. Leipzig 1891.

2. Ausländische Werke:

a) Allgemeine.

W. H. White: Handbuch für Schiffbau; übersetzt von *Otto Schlick* und *A. van Hüllen*. Leipzig 1879.

G. R. Bethell: Remarks on the manoeuvres of two vessels in action. Portsmouth 1881.

Report of *W. H. Higgin* on the outrages committed by foreign upon english fishermen in the North Sea. London 1881.

Reed's seamanship. 13 edition. Sunderland (ohne Jahresangabe).

Bergen's seamanship. 7 edition. North Shields (ohne Jahresangabe).

Instructions to surveyors of ships, appointed by the Board of Trade. 1883.

E. Bréart: Manuel du gréement et de la manoeuvre des batiments à voiles et à vapeur. 4 édition. Paris (ohne Jahresangabe).

C. A. Thomassin: Etudes sur la marine. Manoeuvre II et III parties. Paris et Avignon 1867.

M. L. de Folin: Notions théoriques des principes sur lesquels reposent les mouvements et les évolutions du navire. Paris (ohne Jahresangabe).

J. de Larminat: Étude sur la tactique d'abordage. In der Revue maritime et coloniale. Avril 1881.

Forhandlingarne vid det första Skandinaviska Sjöfarts mötet, utgifne af *Ernst Bring*. Göteborg 1884.

L. Lewal: Principes des évolutions navales et de la tactique des combats de mer pour les flottes cuirassées à hélice. Paris. (Mit Atlas, ohne Jahresangabe.)

Bourgois: Théorie du gouvernail et ses applications aux mouvements giratoires des navires à vapeur. Paris (ohne Jahresangabe).

E. Guyou: Théorie du navire. Paris 1887.

b) Speziell über Strassenrecht.

Regulations for preventing collisions at sea. By Authority. London 1869.

Thomas Gray: Observations on the rule of road at sea. 4 edition. London 1884.

Bemerkungen über das Strassenrecht auf See von *Thomas Gray*, übersetzt von *W. von Freeden*. Oldenburg (1886) ohne Jahresangabe.

Algernon de Horsey: Rule of the road at sea. Portsmouth 1883.

P. H. Colomb: Our peril afloat: or collisions and how to avoid them. Portsmouth 1879.

P. H. Colomb and *H. W. Brent*: The law of Port Helm. London 1866.

P. H. Colomb: The dangers of the modern rule of the road at sea. Portsmouth 1885.

P. H. Colomb: Recent measurements of turning powers of screw ships. London 1886.

P. H. Colomb: The Washington maritime Conference. London 1890.

Die *Colomb*'schen Schriften sind das Beste, was über das Strassenrecht auf See geschrieben ist. Ihnen sind die Angaben über die Manövrirfähigkeit der Dampfschiffe in der Hauptsache entnommen.

R. F. McMullen: The rule of the road. London 1878.

Thorton A. Jenkins: The rule of the road at sea and in inland-waters, or steering and sailing rules. Collisions and law of port helm. Washington 1869.

P. Prompt: Tactique des abordages en mer et moyens de les prévenir. Paris 1868.

Louis Caffarena: Étude critique sur les abordages. Toulon 1876.

Galache: Projet d'éclairage extérieur pour les bâtiments à vapeur. Paris. Ohne Jahresangabe.

(Anonym): Considérations sur les règlements relatifs aux abordages et sur les manœuvres à faire pour les éviter. Paris (ohne Jahresangabe).

M. Banaré: Les collisions en mer. Paris 1888. 2 Bände.

Protocols of proceedings on the international marine conference held in Washington. 3 Bände. Washington 1889.

Charles James Clowes Perry: A brief treatise on collisions at sea and shipwrecks. Melbourne 1860. (Dazu: Illustrative diagram on card.)

D. J. Boom: bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. 'sGravenhage. *De Gebroeders van Cleef.* 1886.

B. Juristische Literatur.

1. Deutsche Werke.

a) Allgemeine.

Moritz Heyssler: Das Civilunrecht und seine Formen. Wien 1870.

C. L. Krafft: Ueber das damnum injuria datum. Dresden (ohne Jahresangabe 1879?).

August Hefke: Das Wesen des damnum injuria datum nach gemeinem Recht; in: „Archiv für praktische Rechtswissenschaft" III. Folge III. Band, oder: Neue Folge Band XIV. 1885.

Alfred Pernice: Zur Lehre von den Sachbeschädigungen nach römischem Rechte. Weimar 1867.

C. Lueder: Die Vermögensbeschädigung. Leipzig 1867.
Carl Sell: Aus dem Noxalrechte der Römer. Bonn 1879.
Arthur Benno Schmidt: Die Grundsätze über den Schadenersatz in den Volksrechten. Breslau 1885.
Otto Hammer: Die Lehre vom Schadenersatze nach dem Sachsenspiegel und den verwandten Rechtsquellen. Breslau 1885.
C. C. Burckhardt: Sinn und Umfang der Gleichstellung von dolus und culpa im römischen Rechte. Göttingen 1885.
F. C. Th. Hepp: Die Zurechnung auf dem Gebiete des Civilrechts. Tübingen 1838.
J. C. Hasse: Die culpa des römischen Rechts. 2. Aufl. Von *A. Bethmann-Hollweg*. Bonn 1838.
L. von Bar: Die Lehre vom Causalzusammenhange im Rechte, besonders im Strafrechte. Leipzig 1871.
E. J. Bekker: Die Aktionen des römischen Privatrechts. Berlin 1871 (Bd. I). 1873 (Bd. II).
A. Pernice: Marcus Antistius Labeo. Das römische Privatrecht im ersten Jahrhundert der Kaiserzeit. Halle 1873 (Bd. I). 1878 (Bd. II).
A. Heusler: Institutionen des deutschen Privatrechts. Leipzig 1885 (Bd. I). 1886 (Bd. II).
J. C. Gensler: Beitrag zu der Lehre von der Diligenz und Culpa. 2. Aufl. Heidelberg 1827.
J. N. v. Wening-Ingenheim: Die Lehre vom Schadenersatze nach römischem Rechte. Heidelberg 1841.
L. von Bar: Zur Lehre von der Culpa in dem Causalzusammenhange im Straf- und Civilrecht, insbesondere auch von der Haftung des Schuldners für Handlungen Anderer; in: „Grünhut's Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart". Bd. IV. Heft 1. Wien 1877.
Carl Birkmeyer: Ueber Ursachenbegriff und Causalzusammenhang im Strafrecht. Rostock 1885.
F. Perels: Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884.
Lewis, Reatz und *Schröder*: Das Seerecht. Separatausgabe aus: „Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, herausg. von W. Endemann". Leipzig 1884.
R. Wagner: Handbuch des Seerechts. Bd. I. Leipzig 1884.
W. Lewis: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1877 (Bd. I). 1878 (Bd. II). 2. Aufl. 1886.
C. v. Kaltenborn: Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.
R. Nizze: Das allgemeine Seerecht der civilisirten Nationen. Rostock 1857.
M. Pöhls: Darstellung des gemeinen deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts. Bd. III. Seerecht. Hamburg 1830.
F. J. Jacobsen: Handbuch über das praktische Seerecht der Engländer und Franzosen. Hamburg 1803.
F. J. Jacobsen: Seerecht des Friedens und des Krieges. Altona 1815.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Bd. 1—30. Leipzig 1880 u. ff.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 1—25. Erlangen 1870 u. ff.
A. Bolze: Die Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen. Leipzig 1886. Bd. I—VI.
F. A. Seuffert's Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. Bd. 1—46. München 1847 u. ff.

Sammlung der Erkenntnisse und Entscheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck in Hamburgischen Rechtssachen. Bd. 1—5. Hamburg 1849 u. ff.

Hamburgische Gerichtszeitung, herausg. von *J. Nathan*. Jahrgang 1—8. Hamburg 1861 u. ff.

Hamburgische Handelsgerichtszeitung, herausg. von einem Verein Hamburgischer Juristen. Jahrgang 1—12. Hamburg 1868 u. ff.

Hanseatische Gerichtszeitung. Jahrgang 1—9. Hamburg 1880 u. ff.

Sammlung von Entscheidungen des hohen O.-A.-Gerichts und der städtischen Gerichte in Rostock'schen Rechtsfällen. Rostock 1862.

Sammlung von Entscheidungen in Rostock'schen Rechtsfällen. Rostock und Schwerin Bd. I (1853), II (1856), III (1861).

Entscheidungen des Grossherzogl. Mecklenburgischen Oberappellationsgerichts zu Rostock, herausg. von *H. Buchka* und *J. F. Budde*. Bd. 1—9. Wismar und Ludwigslust 1855 u. ff.

Sammlung der Entscheidungen des Oberappellationsgerichts der 4 Freien Städte zu Lübeck, herausg. von *J. F. Kierulff*. Bd. 1—7. Hamburg 1866 u. ff.

O. Fuchsberger: Die Entscheidungen des deutschen Reichsoberhandels- und Reichsgerichts. Bd. V. Seehandelsrecht. Giessen 1884.

Die Jurisprudenz des Oberappellationsgerichts der 4 Freien Städte Deutschlands in bürgerlichen Rechtssachen aus Lübeck. 1848—1864, redigirt von *Wunderlich*. Bremen 1866.

Neues Archiv für Handelsrecht, herausg. von *J. F. Voigt* und *E. Heinichen*. Bd. 1—4. Hamburg 1858 u. ff.

A. Heise und *F. Cropp*: Juristische Abhandlungen mit Entscheidungen des Oberappellationsgerichts der 4 freien Städte Deutschlands. Hamburg. Bd. I. (1827) Bd. II. (1830).

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen, herausgegeben von *W. Ullrich*. Heft 1—2. Hamburg 1858. 1861. Herausgegeben von *J. Seebohm*. Heft 1—2. Hamburg 1865. 1866. Herausgegeben von *G. Hermann* und *C. Hirsch*. Heft 1—4. Hamburg 1871. 1873. 1876.

Goldschmidt: Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht.

Striethorst: Entscheidungen des Obertribunals.

v. Ehrenberg: Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

b) Speciell über Schiffskollisionen.

Dr. Carl Wilh. Harder: Zur Lehre von der Ansegelung. Hamburg 1861.

Dr. Hermann Lamprecht: Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen; in der Zeitschrift für Handelsrecht von *Goldschmidt*. Bd. 21.

2. Ausländische Werke.

a) Allgemeine.

Frederic Philip Maude und *Charles Edward Pollock*: A compendium of the law of merchant shipping. 4 edition by Baron Pollock und Gainsford Bruce. London 1881.

Joseph Kay: The law relating to shipmasters and seamen. London 1875.

Charles Lord Tenterden (Abbott): A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. 12 edition by Samuel Prentice. London 1881.

David Maclachlan: A treatise on the law of merchant shipping. 3 edition. London 1880.

Robert Desty: A manuel of the law relating to shipping and admiralty. San Francisco 1879.

— The Revised statutes of the United States relating to commerce, navigation and shipping. San Francisco 1880.

G. E. Wendt: Papers on maritime legislation. London 1868. 3. Aufl. 1888.

Alfred de Courcy: Questions de droit maritime. Paris 1877 (Bd. I.) 1879 (Bd. II.) 1885 (Bd. III.) 1888 (Bd. IV.)

Louis Pouget: Principes de droit maritime. Paris 1858.

Aldrick Caumont: Dictionaire universel du droit commercial maritime. Paris et Havre 1857.

A. Daviel: Traité de la législation et de la practique des cours d'eau. Paris 1837.

J. Bédarride: Commentaire du code de commerce. Livre II: du commerce maritime, tome V. Paris 1859.

Arthur Desjardin: Traité de droit commercial maritime, tome V. Paris 1886.

Lucien de Valroger: Droit maritime, tome V. Paris 1886.

Don Alejandro de Bacardi: Diccionario del derecho maritimo de España. Barcelona 1861.

Fr. Hallager: Den norske Søret. 3 Udgave ved *Francis Hagerup*. Christiania 1881

C. F. Hambro: Den privata sjörätten. Stockholm 1870.

Joh. N. Dahlström: Den Svenska Privata Sjörätten. Stockholm 1882.

J. G. Kist: Beginselen van Handelsregt. V. deel: Zee-Regt. Amsterdam 1875.

J. de Wal: Het Nederlandsche Handelsregt. II. deel: Zeeregt en Binnenvaart. Leiden 1869.

A. C. Holtius: Voorlezingen over Handels- en Zeeregt. Deel II. uitgegeven door *B. J. L. de Geer van Jutfaas*. Utrecht 1861.

J. A. Levy: Het algemeene Duitsche Handels-Wetboek, vergleken met het Nederlandsche Wetboek van Koophandel. Amsterdam 1869.

b) Speciell über Schiffskollisionen.

Reginald G. Marsden: A treatise on the law of collisions at sea. London 1880. 2 edit. 1885.

Richard Lowndes: The Admiralty law of collisions at sea. London 1867.

William Holt: Admiralty court cases on the Rule of the road. London 1867.

Sibille: Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage. Paris 1853.

P. Deloynes: Questions pratiques en matière d'abordage maritime. Paris 1877.

Franz Conter Alta: Dissertatio de lege nautica Roterodamensi A. 1721, comparata cum codice mercatorio Neerlandico inprimis ad locum de collisione navium. Leyden 1852.

L. J. H. Boumann: Proeve over collisie van schepen. Rotterdam 1855.

A. Brouwer: Jets over aavaringen in vol zee. Leiden 1881.

B. J. A. Sterck: Omvang der schadenvergoeding bij aanvaring. Amsterdam 1884.

C. Michel: De l'abordage. St. Malo 1875.
R. de Fresquet: Des abordages maritimes. Aix 1869.
G. Benfante: L'urto di navi. Torino 1887.
T. M. C. Asser: Handelsregtelijke aanteekeningen. I. De Amsterdamsche aanvaringsclausule bij casco-verzekering. Amsterdam 1868.
G. Grasso: L'urto di navi (Arch. giur. vol. 37 p. 218—250 und vol. 39 p. 3—22).
W. P. Preble: Collisions in United States Waters. Boston 1886.
F. C. Autran: Code international de l'abordage maritime. Paris 1890.
Simon Jan Hogerzeil: Aanvaring in het international privaatrecht. Amsterdam 1888.

Erster Theil.

Die faktischen Verhältnisse.

Siehe, die Schiffe, ob sie wohl gross sind und von starken Winden getrieben werden, werden doch gelenket von einem gar kleinen Ruder, wo der hin will, der es regieret.

Epistel Jacobi cap. 3 vers 4.

Erster Theil.

Die faktischen Verhältnisse.

§ 3.

I. Die Windrose und die Bedeutung der Windrichtung für die Schiffsbewegung im Allgemeinen.

Die Richtungen, in, d. h. nach welchen ein Schiff fahren, ein Strom laufen, und aus welchen ein Wind kommen kann, findet man auf der Kompassrose (Strichrose, Windrose) eingetragen.

(Siehe Fig. 1 im Anhang und Sprachentabelle auf Seite 12/13 u. f.)

A. Die Eintheilung der Oberfläche dieser Scheibe ist verschieden, je nachdem der Seemann den Kurs des Schiffes abzulesen pflegt: nach Graden, Strichnamen oder Strichzahlen. Die gemeinsame Grundlage dieser Ablesungsarten ist die Theilung der Kreisscheibe (Rose) durch zwei rechtwinklig sich schneidende Durchmesser, deren einer in die Linie der Magnetnadel fällt, in 4 Quadranten.

Die Endpunkte dieser Durchmesser heissen die 4 Haupt- oder Kardinalpunkte: Nord, Süd, Ost, West.

I. Bei der Gradeintheilung zählt man von Nord und Süd als Ausgangspunkten nach Ost und West je 90 Grade, so dass die ganze Rose in 360 Grade zerfällt.

II. Bei der Eintheilung nach Strichzahlen ist jeder Quadrant in 8 gleiche Theile zerlegt, welche Striche genannt und von Nord und Süd als Ausgangspunkten nach Ost und West gezählt werden, so dass die Rose 32 Striche aufweist. Jeder Strich fasst einen Winkel von 11 Grad 15 Minuten ($11^1/_4$ Grad) ein.

III. Bei der Eintheilung nach Strichnamen treten zu den 4 Hauptstrichen (Kardinalstrichen) noch 4 Nebenstriche (Interkardinalstriche) hinzu, indem in die Rose abermals 2 Durchmesser gelegt werden, welche die Linien Nord-Süd und Ost-West unter einem Winkel von 45 Grad schneiden. Diese Nebenstriche heissen Nordost, Nordwest, Südost, Südwest. Halbirt man diese 8 Winkel von je 45 Grad, so erhält man die Striche Nordnordost, Nordnordwest, Südsüdost, Südsüdwest, Ostnordost, Ostsüdost, Westnordwest, Westsüdwest. Durch Halbirung dieser 16 Winkel von je 22 Grad 30 Minuten entstehen 16 weitere Himmelsrichtungen oder Eintheilungen des Horizontes, welche durch Hinzufügung der Präposition „zu“ oder „bei“ bezeichnet werden, indem mit dem nächstgelegenen der 4 Haupt- oder 4 Nebenstriche der zweitnächste Hauptstrich verbunden wird.

(Fortsetzung des Textes auf Seite 20.)

Sprachen-

Deutsch	Englisch	Holländisch	Russisch (holländischer Ursprung)
Nord (Norden)	North	Noord, Noorden	Нордъ
„ zu Ost	„ by East	Noorden ten Oosten	
„ Nord-Ost	„ North East	Noord Noord Oost	
„ Ost zu Nord	„ East by North	„ Oost ten Noorden	
„ Ost	„ East	„ Oost	
„ Ost zu Ost	„ East by East	„ Oost ten Oosten	
Ost-Nord-Ost	East North East	Oost Noord Oost	
„ zu Nord	„ by North	„ ten Noorden	
Ost (Osten)	East	Oost	Остъ
„ zu Süd	„ by South	„ ten Zuiden	
„ Süd-Ost	„ South East	„ Zuid Oost	
Süd-Ost zu Ost	South East by East	Zuid Oost ten Oosten	
„ Ost	„ East	„ Oost	
„ Ost zu Süd	„ East by South	„ Oost ten Zuiden	
„ Süd-Ost	„ South East	„ Zuid Oost	
„ zu Ost	„ by East	„ ten Oosten	
Süd (Süden)	South	Zuiden	Зюйдъ
„ zu West	„ by West	„ ten Westen	
„ Süd-West	„ South West	Zuid Zuid West	
„ West zu Süd	„ West by South	„ West ten Zuiden	
„ West	„ West	„ West	
„ West zu West	„ West by West	„ West ten Westen	
West-Süd-West	West South West	West Zuid West	
„ zu Süd	„ by South	„ ten Zuiden	
West (Westen)	West	West	Вестъ
„ zu Nord	„ by North	„ ten Noorden	
„ Nord-West	„ North West	„ Noord West	
Nord-West zu West	North West by West	Noord West ten Westen	
„ West	„ West	„ West	
„ West zu Nord	„ West by North	„ West ten Noorden	
„ Nord-West	„ North West	„ Noord West	
„ zu West	„ by West	Noorden ten Westen	
			Das Kommando wird noch vielfach auf der russischen Marine in holländisch. Sprache geführt.

Tabelle.

Eigentlich russische Ausdrücke	Schwedisch Norwegisch Dänisch	Landläufige (im Gegensatz zu: nautische) schwedische Ausdrücke	
Сѣверъ	Nord	Nord, Norden, Norr	**N**
	„ til Ost		NzO
Сѣверо-Сѣверовостокъ	„ Nord Ost		NNO
	„ Ost til Nord		NOzN
Сѣверовостокъ	„ Ost		NO
	„ Ost til Ost		NOzO
Востоко-Сѣверовостокъ	Ost Nord Ost		ONO
	„ til Ost		OzN
Востокъ	Ost (Osten)	Öst, Östen, Öster	**O**
	„ til Syd		OzS
Востоко-Юговостокъ	„ Syd Ost		OSO
	Syd Ost til Ost		SOzO
Юговостокъ	„ Ost		SO
	„ Ost til Syd		SOzS
Юго-Юговостокъ	„ Syd Ost		SSO
	„ til Ost		SzO
Югъ	Syd (Sord, Sonder)	Syd, Söder, Sunnan	**S**
	„ til Vest		SzW
Юго-Югозападъ	„ Syd Vest		SSW
	„ Vest til Syd		SWzS
Югозападъ	„ Vest		SW
	„ Vest til Vest		SWzW
Западо-Югозападъ	Vest Syd Vest		WSW
	„ til Syd		WzS
Западъ	Vest (Vesten)	Vester	**W**
	„ til Nord		WzN
Западо-Сѣверозападъ	„ Nord Vest		WNW
	Nord Vest til Vest		NWzW
Сѣверозападъ	„ Vest		NW
	„ Vest til Nord		NWzN
Сѣверо-Сѣверозападъ	„ Nord Vest		NNW
	„ til Vest		NzW
	In Klammer (): die landläufigen dänischen und norwegischen Ausdrücke.		

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 12/13.)

Noch: Sprachen-

Französisch	Italienisch	Italienische Benennungen der 4 Hauptrichtungen im gewöhnlichen Leben und der ungebräuchlichen nautischen Bezeichnung der Zwischenrichtungen
Nord	Tramontana (Gli Secchi)	Settentrione, Aquilone
„ quart au Nord-Est	Tramontana quarto Greco	Quarto di Tramontana per Greco
„ Nord-Est	Greco-Tramontana (Tramontana-Greco)	
„ Est quart au Nord	„ quarto Tramontana	Quarto di Greco per Tramontana
„ Est	Greco (Gregale)	
„ Est quart à l'Est	„ quarto Levante	Quarto di Greco per Levante
Est-Nord-Est	„ -Levante	
„ quart de Nord-Est	Levante quarto Greco	Quarto di Levante per Greco
Est	Levante	Est, Oriente
„ quart de Sud-Est	„ quarto Sirocco	Quarto di Levante per Sirocco
„ Sud-Est	Sirocco-Levante (Levante-Sirocco)	
Sud-Est quart à l'Est	„ quarto Levante	Quarto di Sirocco per Levante
„ Est	Sirocco	
„ Est quart au Sud	„ quarto Ostro	Quarto di Sirocco per Ostro
„ Sud-Est	Ostro-Sirocco (Sirocco-Ostro)	
„ quart au Sud-Est	„ quarto Sirocco	Quarto di Ostro per Sirocco
Sud	Ostro (Mezzo Giorno)	Sud, Mezzo Giorno, Mezzodì
„ quart au Sud-Ouest	„ quarto Libeccio	Quarto di Ostro per Libeccio
„ Sud-Ouest	„ -Libeccio	
„ Ouest quart au Sud	Libeccio quarto Ostro	Quarto di Libeccio per Ostro
„ Ouest	Libeccio	
„ Ouest quart à l'Ouest	„ quarto Ponente	Quarto di Libeccio per Ponente
Ouest-Sud-Ouest	Ponente-Libeccio (Libeccio-Ponente)	
„ quart de Sud-Ouest	„ quarto Libeccio	Quarto di Ponente per Libeccio
Ouest	Ponente	Ovest, Occidente
„ quart de Nord-Ouest	„ quarto Maestro	Quarto di Ponente per Maestro
„ Nord-Ouest	„ -Maestro	
Nord-Ouest quart à l'Ouest	Maestro quarto Ponente	Quarto di Maestro per Ponente
„ Ouest	Maestro (Maestrale)	
„ Ouest quart au Nord	„ quarto Tramontana	Quarto di Maestro per Tramontana
„ Nord-Ouest	„ Tramontana (Provenzale)	
„ quart au Nord-Ouest	Tramontana quarto Maestro	Quarto di Tramontana per Maestro

Tabelle.

Spanisch	Spanische Benennungen im gewöhnlich. Leben	Portugiesisch	Portugies. Benennungen im gewöhnlich. Leben	
Norte (Nord)	Septentrion	Norte (Nord)	Septentrião	**N**
„ cuarto al Nordeste		„ quarto ao Norte		NzO
Nordnordeste		Nornordeste		NNO
Nordeste cuarto al Norte		Nordeste quarto ao Norte		NOzN
Nordeste		Nordeste		NO
„ cuarto al Este		„ quarto ao Este		NOzO
Estenordeste		Estnordeste		ONO
Este cuarto al Nordeste		Este quarto ao Nordeste		OzN
Este (Solano)	Oriente, Levante	Este (Leste)	Oriente, Levante	**O**
„ cuarto al Sudeste		„ quarto ao Sueste		OzS
Estesudeste		Estsuleste		OSO
Sudeste cuarto al Este		Sueste quarto ao Este		SOzO
Sudeste		Sueste		SO
„ cuarto al Sud		„ quarto ao Sul		SOzS
Sudsudeste		Susudeste		SSO
Sud cuarto al Sudeste		Sul quarto ao Sueste		SzO
Sud (Sur)	Mediodia	Sul (Sud)		**S**
„ cuarto al Sudueste		„ quarto ao Sudueste		SzW
Sudsudueste		Susudueste		SSW
Sudoeste cuarto al Sud		Sudueste quarto ao Sul		SWzS
Sudoeste (Vendavales)		Sudueste		SW
„ cuarto al Oeste		„ quarto ao Oeste		SWzW
Oessudueste		Oessudoeste		WSW
Oeste cuarto al Sudueste		Oeste quarto ao Sudoeste		WzS
Oeste (Ueste) (Liberator)	Poniente, Occidente	Oeste (Ueste)	Occidente, Poente	**W**
Oeste cuarto al Norueste		„ quarto ao Noroeste		WzN
Oesnorueste		Oesnoroeste		WNW
Norueste cuarto al Oeste		Noroeste quarto ao Oeste		NWzW
Norueste (Nordoeste)		Noroeste		NW
„ cuarto al Norte		„ quarto ao Norte		NWzN
Nornorueste		Nornoroeste		NNW
Norte cuarto al Norueste		Norte quarto ao Noroeste		NzW

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 14/15.) Noch: Sprachen-

Neu-Griechisch	Alt-Griechisch	Lateinisch
Βοῤῥᾶς	(βορέας, βοῤῥᾶς) ἀπαρκτίας	Septemtrio, septentrio
„ ἑνὰ πρὸς Μέσην		
Μεσοβοῤῥᾶς	βορέας (μέσης), βοῤῥᾶς	gallicus
Μέσης ἑνὰ πρὸς Βοῤῥᾶν		supernas
Μέσης	καικίας (Ἑλλησποντίας)	Aquilo, aquilo
„ ἑνὰ πρὸς Ἀπηλιώτην		boreas
Μεσαπηλιώτης		Caecias, carbas
Ἀπηλιώτης ἑνὰ πρὸς Μέσην		
Ἀπηλιώτης	ἀπηλιώτης, ἀφηλιώτης	Subsolanus, solanus
„ ἑνὰ πρὸς Εὗρον		
Εὐραπηλιώτης		ornithias
Εὗρος ἑνὰ πρὸς Ἀπηλιώτην		caecias
Εὗρος	εὗρος (φοινικίας)	Vulturnus, Volturnus, eurus
„ ἑνὰ πρὸς Νότον		vulturnus
Εὐρόνοτος	εὐρόνοτος, φοινικίας	Albus notus, Euroauster, euronotus
Νότος ἑνὰ πρὸς Εὗρον		
Νότος	νότος	Auster, auster
„ ἑνὰ πρὸς Λιβάδα		
Λιβόνοτος	λιβόνοτος (λιβοφοίνιξ)	Austroafricus, altanus
Λιβὰς ἑνὰ πρὸς Νότον		libonotus
Λιβάς	λίψ	Africus, africus
„ ἑνὰ πρὸς Ζέφυρον		subvesper
Λιβοζέφυρος		argestes
Ζέφυρος ἑνὰ πρὸς Λιβάδα		
Ζέφυρος	ζέφυρος	Favonius, zephyrus
„ ἑνὰ πρὸς Σκίρωνα		
Σκιρωνοζέφυρος		etesiae
Σκίρων ἑνὰ πρὸς Ζέφυρον		circius
Σκίρων	ἀγρεστής (σκίρων, σκείρων, Ὀλυμπίας, Ἰάπυξ)	Corus, caurus
„ ἑνὰ πρὸς Βοῤῥᾶν		corus
Σκιρωνοβοῤῥᾶς	θρασκίας	Circius, thrascias
Βοῤῥᾶς ἑνὰ πρὸς Σκίρωνα		

Tabelle.

Finnisch	Türkisch	Arabisch	
Pohja	Jeldis	Schamâl	**N**
„ -Itän			NzO
„ -Koi	Jeldis-Porias		NNO
Koi-Pohjan			NOzN
Koi	Porias	Schamâl wa Schark	NO
„ -Itän			NOzO
Itä-Koi	Gûn-doghûsû-Porias		ONO
„ -Pohjan			OzN
Itä	Gûn-doghûsû	Schark, Matlä	**O**
„ -Etelän			OzS
„ -Kako	Gûn-doghûsû-Ketschichleme		OSO
Kako-Itän			SOzO
Kako	Ketschichleme	Dschunûb wa Schark	SO
„ -Etelän			SOzS
Etelä-Kako	Kible-Ketschichleme		SSO
„ -Itän			SzO
Etelä	Kible	Kibla, Dschunûb	**S**
„ -Lanteen			SzW
„ -Louna	Kible-Lodos		SSW
Louna-Etelän			SWzS
Louna	Lodos	Dschunûb wa Gharb	SW
„ -Lanteen			SWzW
Länsi-Louna	Bâtî-Lodos		WSW
„ -Etelän			WzS
Länsi	Bâtî	Gharb, Maghrab	**W**
„ -Pohjan			WzN
Luode-Länsi	Bâtî-Kavayel		WNW
„ -Lanteen			NWzW
Luode	Kavayel	Schamâl wa Gharb	NW
„ -Pohjan			NWzN
„ -Pohja	Jeldis-Kavayel		NNW
Pohja-Lanteen			NzW

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 16/17.)

Noch: Sprachen-

Chinesisch		
Mandarin	Shanghai, Ningpo	Fokien
Peh	Poh	Pak
Tung-Peh	Tong-Poh	Tang-Pak
Tung	Tong	Tang
Tung-Nan	Tong-Nain	Tang-Lam, Tang-Nam
Nan	Nain	Lam, Nam
Ssi-Nan	Ssi-Nain	Si-Lam, Si-Nam
Ssi	Ssi	Si
Ssi-Peh	Ssi-Poh	Si-Pak

Tabelle.

Japanisch	Malabar-Sprache (ostindisch)	
Kita	outâra	N
„ sukosi higasi		NzO
„ kita higasi	outâra sa-mâta tîmor	NNO
Higasi kita sukosi kita		NOzN
Higasi Kita	tîmor laut, outâra tîmor	NO
„ kita sukosi higasi		NOzO
„ kita higasi	tîmor sa-mâta outâra	ONO
„ sukosi kita		OzN
Higasi	tîmor, tîmor tapat	O
Higasi sukosi minami		OzS
„ minami higasi	tîmor tañggâra, menouñggâra	OSO
„ minami sukosi higasi		SOzO
Higasi-Minami	tañggâra	SO
Higasi minami sukosi minami		SOzS
Minami minami higasi	salâtan menouñggâra	SSO
„ sukosi higasi		SzO
Minami	salâtan	S
Minami sukosi Nisi		SzW
„ minami Nisi	salâtan dâya	SSW
Nisi minami sukosi minami		SWzS
Nisi-Minami	bârat dâya	SW
Nisi minami sukosi Nisi		SWzW
„ minami Nisi	bârat sa-mâta salâtan	WSW
„ sukosi minami		WzS
Nisi	bârat, bârat tapat	W
„ sukosi kita		WzN
„ kita Nisi	bârat sa-mâta outâra	WNW
„ kita sukosi Nisi		NWzW
Nisi Kita	bârat laut	NW
Nisi kita sukosi Kita		NWzN
Kita kita Nisi	outâra bârat laut	NNW
„ sukosi Nisi		NzW
	sa-mâta heisst „ganz, gänzlich“. laut heisst „See“.	

So entstehen die Namen: Nord zu Ost, Nord zu West, Süd zu Ost, Süd zu West, Ost zu Nord, Ost zu Süd, West zu Nord, West zu Süd, Nordost zu Nord, Nordost zu Ost, Nordwest zu Nord, Nordwest zu West, Südost zu Süd, Südost zu Ost, Südwest zu Süd, Südwest zu West.

Das Prinzip der Benennung der Striche ist hiernach das folgende: die Namen der 4 Nebenstriche werden durch Voranstellung des Namens des nächsten Hauptstriches in der Linie Nord-Süd und unmittelbare Anfügung desjenigen des nächsten Hauptstriches in der Linie Ost-West gebildet. Also: Nordost, Nordwest, Südost, Südwest. Die Nord-Süd-Linie hat vor der Ost-West-Linie den Vorrang, weil der Endpunkt Nord in der Richtung der Magnetnadel und in dieser Thatsache der ganze Werth des Kompasses liegt.

Die Namen der übrigen Striche werden nach denen der 4 Haupt- und 4 Nebenstriche in der Weise gebildet, dass die beiden nächsten nach jeder Seite (rechts und links) der Hauptstriche gelegenen Striche einen kombinirten Namen führen, voran den des Hauptstriches und hinter demselben in erster Linie den des nächsten Hauptstriches mit dem Zusatze „zu“ oder „bei“, also: Nord zu Ost, Nord zu West, Süd zu Ost, Süd zu West, Ost zu Nord, Ost zu Süd, West zu Nord, West zu Süd, in zweiter Linie den des nächsten Nebenstriches in unmittelbarer Anfügung, also: Nordnordost, Nordnordwest, Südsüdost, Südsüdwest, Ostnordost, Ostsüdost, Westnordwest, Westsüdwest, und dass der nächste nach jeder Seite (rechts und links) der Nebenstriche gelegene Strich einen kombinirten Namen führt, voran den des Nebenstriches und hinter demselben den des nächsten Hauptstriches mit dem Zusatze „zu“ oder „bei“. Also: Nordost zu Nord, Nordost zu Ost, Nordwest zu Nord, Nordwest zu West, Südost zu Süd, Südost zu Ost, Südwest zu Süd, Südwest zu West.

Es werden also die Namen von 16 Strichen beherrscht von denen der Kardinalstriche (4), und die Namen von 8 Strichen von denen der Interkardinalstriche (4).

Die Summe beträgt 32 Striche.

Das gleiche Prinzip gilt für die Benennung der durch weitere Zerlegung jedes Striches in je 4 Theile entstandenen Viertelstriche, nämlich: Vorrang des Nord- und Südstriches vor dem Ost- und Weststrich und Abhängigkeit der Namen der übrigen dazwischen liegenden Striche vor denen der 4 Nebenstriche (resp. der Striche ONO, WNW, OSO, WSW, nach den Richtungen Ost und West hin).

Also:

Von	Nord / Süd	werden	11	Viertelstriche nach	Ost / West	gerechnet	= 44 Striche
„	Ost / West	„	4	„	„ Nord / Süd	„	= 16 „
„	Nordost u. Nordwest / Südost u. Südwest	„	4	„	„ Nord / Süd	„	= 16 „
„	„ „ „ „	„	11	„	„ Ost / West	„	= 44 „
							120 Striche
Nord, Süd, Ost, West							4 „
Nordost, Nordwest, Südost, Südwest							4 „
							128 Viertelstriche

nämlich:

Von Nord bis Nordnordost $^3/_4$ Ost	= 11 Viertelstriche		
„ „ „ Nordnordwest $^3/_4$ West	= 11 „		
„ Süd „ Südsüdost $^3/_4$ Ost	= 11 „		
„ „ „ Südsüdwest $^3/_4$ West	= 11 „		
Dazu Nord und Süd	2 „	46 Viertelstriche	
Von Ost bis Ost zu Nord . . .	= 4 Viertelstriche		
„ „ „ Ost zu Süd . . .	= 4 „		
„ West „ West zu Nord . .	= 4 „		
„ „ „ West zu Süd . . .	= 4 „		
Dazu Ost und West	2 „	18 Viertelstriche	

Von Nordost bis Nordost zu Nord	= 4 Viertelstriche	
„ „ „ Ostnordost $^3/_4$ Ost	= 11 „	
(resp. von NO bis NOzO$^3/_4$O = 7 Viertelstr. und „ ONO „ ONO$^3/_4$O = 4 „)		
Von Nordwest bis Nordwest zu Nord	= 4 „	
„ „ „ Westnordwest $^3/_4$ West . .	= 11 „	
(resp. von NW bis NWzW$^3/_4$W = 7 Viertelstr. und „ WNW bis WNW$^3/_4$W = 4 „)		
Von Südost bis Südost zu Süd	= 4 „	
„ „ „ Ostsüdost $^3/_4$ Ost	= 11 „	
(resp. von SO bis SOzO$^3/_4$O = 7 Viertelstr. und „ OSO „ OSO$^3/_4$O = 4 „)		
Von Südwest bis Südwest zu Süd	= 4 „	
„ „ „ Westsüdwest $^3/_4$ West . . .	= 11 „	
(resp. von SW bis SWzW$^3/_4$W = 7 Viertelstr. und „ WSW „ WSW$^3/_4$W = 4 „)		
Dazu Nordost, Nordwest, Südost, Südwest	= 4 „	64 Viertelstriche

Die Summe (46 + 18 + 64) beträgt 128 Viertelstriche.

Man theilt dann noch die Viertelstriche, geht aber nicht weiter, da eine Halbirung der Achtelstriche (1° 24′ 22″) kein Bedürfniss mehr ist.

Eine vergleichende Zusammenstellung der 3 Ablesungsarten der Kompassrose ergiebt folgende Kurstabelle:

(Siehe die Tabelle auf der folgenden Seite.)

In vereinfachter Form stellt sich also das Prinzip der Namenszählung folgendermassen dar (im Gegensatz zu dem der einfachen Strichzählung).

Gezählt wird von N und S nach O und W.

In dieser Reihenfolge sind 2 Unterbrechungen

je 1 Strich wird von O und W nach N und S und
je 1 Strich von NO und NW nach N
von SO und SW nach S gezählt.

(Siehe Fig. 1a im Anhang.)

Strichnamen Nord		Strich-zahlen	Grade °	Min. ′	Sek. ″	Strichnamen Süd	
N⅛O	N⅛W	⅛	1	24	22	S⅛O	S⅛W
N¼O	N¼W	¼	2	48	45	S¼O	S¼W
N⅜O	N⅜W	⅜	4	13	7	S⅜O	S⅜W
N½O	N½W	½	5	37	30	S½O	S½W
N⅝O	N⅝W	⅝	7	1	52	S⅝O	S⅝W
N¾O	N¾W	¾	8	26	15	S¾O	S¾W
N⅞O	N⅞W	⅞	9	50	37	S⅞O	S⅞W
NzO	**NzW**	**1**	11	15	—	**SzO**	**SzW**
NzO⅛O	NzW⅛W	1⅛	12	39	22	SzO⅛O	SzW⅛W
NzO¼O	NzW¼W	1¼	14	3	45	SzO¼O	SzW¼W
NzO⅜O	NzW⅜W	1⅜	15	28	7	SzO⅜O	SzW⅜W
NzO½O	NzW½W	1½	16	52	30	SzO½O	SzW½W
NzO⅝O	NzW⅝W	1⅝	18	16	52	SzO⅝O	SzW⅝W
NzO¾O	NzW¾W	1¾	19	41	15	SzO¾O	SzW¾W
NzO⅞O	NzW⅞W	1⅞	21	5	37	SzO⅞O	SzW⅞W
NNO	**NNW**	**2**	22	30	—	**SSO**	**SSW**
NNO⅛O	NNW⅛W	2⅛	23	54	22	SSO⅛O	SSW⅛W
NNO¼O	NNW¼W	2¼	25	18	45	SSO¼O	SSW¼W
NNO⅜O	NNW⅜W	2⅜	26	43	7	SSO⅜O	SSW⅜W
NNO½O	NNW½W	2½	28	7	30	SSO½O	SSW½W
NNO⅝O	NNW⅝W	2⅝	29	31	52	SSO⅝O	SSW⅝W
NNO¾O	NNW¾W	2¾	30	56	15	SSO¾O	SSW¾W
NNO⅞O	NNW⅞W	2⅞	32	20	37	SSO⅞O	SSW⅞W
NOzN	**NWzN**	**3**	33	45	—	**SOzS**	**SWzS**
NO⅞N	NW⅞N	3⅛	35	9	22	SO⅞S	SW⅞S
NO¾N	NW¾N	3¼	36	33	45	SO¾S	SW¾S
NO⅝N	NW⅝N	3⅜	37	58	7	SO⅝S	SW⅝S
NO½N	NW½N	3½	39	22	30	SO½S	SW½S
NO⅜N	NW⅜N	3⅝	40	46	52	SO⅜S	SW⅜S
NO¼N	NW¼N	3¾	42	11	15	SO¼S	SW¼S
NO⅛N	NW⅛N	3⅞	43	35	37	SO⅛S	SW⅛S
NO	**NW**	**4**	45	—	—	**SO**	**SW**

(Fortsetzung der Tabelle nebenstehend.)

Strichnamen Nord		Strich-zahlen	Grade °	Min. ′	Sek. ″	Strichnamen Süd	
NO⅛O	NW⅛W	4⅛	46	24	22	SO⅛O	SW⅛W
NO¼O	NW¼W	4¼	47	48	45	SO¼O	SW¼W
NO⅜O	NW⅜W	4⅜	49	3	7	SO⅜O	SW⅜W
NO½O	NW½W	4½	50	37	30	SO½O	SW½W
NO⅝O	NW⅝W	4⅝	52	1	52	SO⅝O	SW⅝W
NO¾O	NW¾W	4¾	53	26	15	SO¾O	SW¾W
NO⅞O	NW⅞W	4⅞	54	50	37	SO⅞O	SW⅞W
NOzO	**NWzW**	**5**	56	15	—	**SOzO**	**SWzW**
NOzO⅛O	NWzW⅛W	5⅛	57	39	22	SOzO⅛O	SWzW⅛W
NOzO¼O	NWzW¼W	5¼	59	3	45	SOzO¼O	SWzW¼W
NOzO⅜O	NWzW⅜W	5⅜	60	28	7	SOzO⅜O	SWzW⅜W
NOzO½O	NWzW½W	5½	61	52	30	SOzO½O	SWzW½W
NOzO⅝O	NWzW⅝W	5⅝	63	16	52	SOzO⅝O	SWzW⅝W
NOzO¾O	NWzW¾W	5¾	64	41	15	SOzO¾O	SWzW¾W
NOzO⅞O	NWzW⅞W	5⅞	66	5	37	SOzO⅞O	SWzW⅞W
ONO	**WNW**	**6**	67	30	—	**OSO**	**WSW**
ONO⅛O	WNW⅛W	6⅛	68	54	22	OSO⅛O	WSW⅛W
ONO¼O	WNW¼W	6¼	70	18	45	OSO¼O	WSW¼W
ONO⅜O	WNW⅜W	6⅜	71	43	7	OSO⅜O	WSW⅜W
ONO½O	WNW½W	6½	73	7	30	OSO½O	WSW½W
ONO⅝O	WNW⅝W	6⅝	74	31	52	OSO⅝O	WSW⅝W
ONO¾O	WNW¾W	6¾	75	56	15	OSO¾O	WSW¾W
ONO⅞O	WNW⅞W	6⅞	77	20	37	OSO⅞O	WSW⅞W
OzN	**WzN**	**7**	78	45	—	**OzS**	**WzS**
O⅞N	W⅞N	7⅛	80	9	22	O⅞S	W⅞S
O¾N	W¾N	7¼	81	33	45	O¾S	W¾S
O⅝N	W⅝N	7⅜	82	58	7	O⅝S	W⅝S
O½N	W½N	7½	84	22	30	O½S	W½S
O⅜N	W⅜N	7⅝	85	46	52	O⅜S	W⅜S
O¼N	W¼N	7¾	87	11	15	O¼S	W¼S
O⅛N	W⅛N	7⅞	88	35	37	O⅛S	W⅛S
Ost	**West**	**8**	90	—	—	**Ost**	**West**

Die Kardinalstriche	N und S	beherrschen je 12 Striche nach O und W hin,	
„ „	O und W	„ „ 2 „ „ N und S „	
„ Interkardinalstriche	NO, NW	„ „ 1 Strich „ N hin,	
	SO, SW	„ „ 1 „ „ S „	
		Summa 32 Striche.	

Eine sehr gebräuchliche Art der Bezeichnung der Himmelsrichtungen nach Strichzahlen in graphischer Darstellung und auch wohl im Semaphordienste ist die, dass die Nord-Süd- und Ost-West-Linie gezeigt und in die dazwischen liegenden Quadranten die Strichzahl gelegt wird, also:

$+^2$ = NNO	$^2+$ = NNW
$_2+$ = SSW	$+_2$ = SSO
$+^4$ = NO	$^4+$ = NW
$_4+$ = SW	$+_4$ = SO
$+^6$ = ONO	$^6+$ = WNW
$_6+$ = WSW	$+_6$ = OSO u. s. w.

Die Kreiseintheilung nach Graden (360°) ist uralt; sie findet sich schon bei den Astronomen Babylons und bezweckte die Versinnlichung des Weges, welchen die Sonne bei ihrem vermeintlichen Umlaufe um die Erde jeden Tag zurücklegte. Das baylonische Jahr wurde bekanntlich zu 360 Tagen gerechnet.

Nach Graden pflegen die Franzosen, nach Strichnamen die Engländer und Deutschen, nach Strichzahlen einzelne Schiffer aller Nationen die Schiffskurse abzulesen. Die letztere Eintheilung der Kompassrose besitzt jedenfalls den Vorzug der Einfachheit und giebt zu Verwechselungen weniger Anlass, als die nach Strichnamen, weil man nur mit den 4 Kardinalpunkten zu thun hat.

Die nachstehende beispielsweise Gegenüberstellung veranschaulicht dies:

N6½O	= ONO½O	= N 73° 7′ 30″ O
S2W	= SSW	= S 22° 30′ W
N1¼W	= NzW¼W	= N 14° 3′ 45″ W
S5¾O	= SOzO¾O	= S 64° 41′ 15″ O
N4O	= NO	= N 45° O
S3W	= SWzS	= S 33° 45′ W u. s. w.

Anmerkung:

[Im Anschluss hieran mag eine historische Reminiscenz Platz finden, welche die Zunahme der Benennungen der Windrichtungen und den Wechsel der Namen der Winde im Laufe der Zeiten illustrirt.

a) Homer nennt nur 4 Winde, welche hiessen:

Nord: βορέας, βοῤῥᾶς: boreas, septentrio.
Ost: εὖρος, ab oriente: eurus, subsolanus.
Süd: νότος, a meridie: notus, auster.
West: ζέφυρος, ab occidente: zephyrus, favonius.

b) Schon Eratosthenes kennt das Achtwinde-System:

Nord: ἀπαρκτίας, βορέας: aparctias, septentrio, boreas, aquilo.
Nordost: καικίας: caecias, vulturnus.
Ost: ἀπηλιώτης: apeliotes, solanus, subsolanus.
Südost: εὖρος: eurus,
Süd: νότος: notus, auster.
Südwest: λίψ: libs, africus.
West: ζέφυρος: zephyrus, favonius.
Nordwest: ἀργέστης, σκίρων, ὀλυμπίας: argestis, corus.

Nord, Süd, Ost und West waren um einen vollen Viertelkreis von einander entfernt. Die 4 Nebenstriche fielen nach der heutzutage herrschenden Ansicht nicht in die Mitte zwischen die Hauptstriche, sondern waren auf jeder Seite des Aequator 23° 27′ 30″ von demselben entfernt, fielen also in den Auf- und Untergangspunkt der Winter- und Sommersonnenwende. Sie entsprachen also ungefähr den Strichen Ostnordost, Ostsüdost, Westsüdwest, Westnordwest nach heutiger Rechnung.

(Siehe Fig. 2 im Anhang.)

c) Das Zwölfwindesystem — die römisch-griechische Vulgata-Windrose — tritt uns zuerst mit Thimosthenes entgegen. Es wurden nämlich 4 Winde hinzugefügt, deren jeder 23° 27′ 30″ von einem der beiden Pole, d. h. um die Entfernung des Polarkreises von seinem Pole, nach Osten und Westen abstand. Diese 12 Winde waren:

Nord: ἀπαρκτίας: aparctias, septentrio.
Nordnordost: βορέας: boreas, aquilo.
Ostnordost: καικίας: caecias.
Ost: ἀπηλιώτης: apeliotes, subsolanus.
Ostsüdost: εὖρος: eurus, vulturnus.
Südsüdost: εὐρονότος: euronotus, euroauster, albus notus.
Süd: νότος: notus, auster.
Südsüdwest: λιβόνοτος: libonotus, austroafricus.
Westsüdwest: λίψ; libs, africus.
West: ζέφυρος: zephyrus, favonius.
Westnordwest: ἀργέστης: argestis, corus (caurus).
Nordnordwest: θρασκίας: thrascias, circius.

Diese Nebenwinde NNO, SSO, SSW, NNW korrespondiren ungefähr den gleichnamigen unsrigen.

(Siehe Fig. 3 im Anhang.)

Aristoteles dagegen hat zur Zeit Alexanders des Grossen noch das 8-Windsystem (aber mit gleichen Octanten), dem er 3 (accessorische) Lokalwinde beifügt.

(Siehe Fig. 3a im Anhang.)

d) Zu Plinius Zeiten wurden die 12 Punkte des ganzen Kreises als gleich weit von einander entfernt angenommen, jedoch ohne dass die Namen geändert wurden. Sie schlossen jetzt Winkel von je 30° zwischen 2 Punkten ein und waren also dem Werthe nach annäherungsweise den folgenden heutigen, andersnamigen Strichen gleich:

aquilo, NNO	=	NNO$^1/_2$O	im heutigen Sinne,
caecias, NO	=	NOzO$^1/_2$O	" " "
vulturnus, SO	=	SOzO$^1/_2$O	" " "
euroauster, SSO	=	SSO$^1/_2$O	" " "
austroafricus, SSW	=	SSW$^1/_2$W	" " "
africus, SW	=	SWzW$^1/_2$W	" " "
(caurus) corus, NW	=	NWzW$^1/_2$W	" " "
circius, NNW	=	NNW$^1/_2$W	" " "

Vergleiche die 12 gross gedruckten Namen auf der Sprachentabelle.

(Siehe Fig. 4 und 4a im Anhang.)

e) Daneben kannte man schon zur Zeit des Augustus nach Vitruvius I, 6 noch 12 Zwischenwinde, also im Ganzen 24 Winde, welche nach heutiger Vorstellungsweise ungefähr folgende Bedeutung hatten:

N	=	septentrio	S	=	auster
NzO$^1/_4$O	=	gallicus	SSW$^1/_4$W	=	altanus
NNO$^3/_4$O	=	supernas	SSW$^3/_4$W	=	libonotus
NO	=	aquilo	SW	=	africus
NOzO$^1/_4$O	=	caecias	SWzW$^1/_4$W	=	subvesperus
ONO$^3/_4$O	=	carbas	WSW$^3/_4$W	=	argestus
O	=	solanus	W	=	favonius
OSO$^3/_4$O	=	ornithiae	WNW$^3/_4$W	=	etesiae
SOzO$^1/_4$O	=	eurocircius	NWzW$^1/_4$W	=	circius
SO	=	eurus	NW	=	caurus
SSO$^3/_4$O	=	volturnus	NNW$^3/_4$W	=	corus
SzO$^1/_4$O	=	leuconotus	NzW$^1/_4$W	=	thrascias.

Jeder Strich schloss einen Winkel von 15 Graden ein.]

(Siehe Fig. 5 im Anhang.)

B. Die Bedeutung der Windrichtung für die Schiffsbewegung zeigt sich entweder darin, dass letztere der ersteren folgt, oder darin, dass das Schiff sich sowohl in der Richtung des Windes, als auch in einer anderen Richtung bewegt. So weit in dieser kombinirten Bewegung des Schiffes die Richtung des Windes zugleich den jeweiligen Schiffsort in seitlicher Versetzung bestimmt, spricht man von einer Abtrift und versteht darunter den Winkel, um welchen der Weg des Schiffes durch das Wasser, der sogenannte Leeweg, von der Richtung des Kieles abweicht. Die Abtrift ist die Folge der Wirkung des Windes und der Gegenwirkung des Wassers.

(Siehe Fig. 6 und 7 im Anhang.)

Hinsichtlich der Angabe der Schiffskurse hat man zu beachten, dass weder die Kielrichtung immer den Weg des Schiffes durch das Wasser angiebt, noch der Kompassnordstrich an allen Orten mit dem wahren Nordstriche zusammenfällt.

Man hat daher zu unterscheiden:

Der am Kompass abgelesene Kurs heisst der gesteuerte oder angelegene oder scheinbare Kurs. Er ist die Richtung, nach welcher, von hinten gesehen, der Kiel des Schiffes zeigt.

Den Winkel, um welchen der magnetische Nordstrich östlich oder westlich vom wahren Nordstriche abweicht, nennt man die Missweisung (östliche, westliche Missweisung). Diese Missweisung, welche in die Seekarten eingetragen und daher aus denselben zu entnehmen ist, wird die richtige oder reine Missweisung genannt (nämlich richtig, so weit die Nadel durch ihre Umgebung nicht beeinflusst wird).

Sie ist für alle Schiffskurse eine und dieselbe Grösse.

Die Magnetnadel wird überdies durch das im Schiffe befindliche Eisen angezogen und östlich oder westlich vom magnetischen Nord abgelenkt. Das ist die örtliche Ablenkung, welche bei jeder Lage des Schiffes eine andere Grösse ist. Sie ist so zu sagen die Missweisung der Missweisung. Diejenige Missweisung, in welcher nun die reine Missweisung und die örtliche Ablenkung vereinigt sind, heisst die giltige Missweisung. Diese hat für jeden gesteuerten Kurs ihren besonderen Werth. Der nur wegen der Missweisung verbesserte gesteuerte Kurs wird der rechtweisende gesteuerte Kurs genannt.

Der nur wegen der Abtrift verbesserte gesteuerte Kurs ist der behaltene missweisende Kurs. Es ist der wahre Weg durchs Wasser.

Der wegen Abtrift und Missweisung verbesserte gesteuerte Kurs heisst der wahre Kurs und ist demgemäss der rechtweisende behaltene Kurs.

Letzterer wird somit gefunden aus:

Dem gesteuerten Kompasskurs, der Abtrift, der reinen Missweisung und der örtlichen Ablenkung. Z. B.:

Kompasskurs	Wind	Abtrift	Reine Missweisung	Oertliche Ablenkung
WNW	Nord	$1^3/_4$W	$^1/_2$O	$^1/_2$W
Gesammtbericht	Wahrer Kurs			
$^3/_4$W	N$6^3/_4$W			

Man nimmt die algebraische Summe, indem man Gleichnamiges addirt und Ungleichnamiges subtrahirt, wie folgt:

Abtrift	$1^3/_4$ West
+ örtliche Ablenkung	$^1/_2$ West
	$2^1/_4 = {^9/_4}$ West
— reine Missweisung .	$1^1/_2 = {^6/_4}$ West
Gesammtbericht	$^3/_4$ West

Kompasskurs N + 6 Strich = WNW

Wahrer Kurs WNW + $^3/_4$ Strich = N$6^3/_4$W = WNW$^3/_4$W.

Endlich der Koppelkurs ist die Gesammtheit der in einem Etmal (24 Stunden) verbesserten Kurse, aus welchen man den Generalkurs d. h. denjenigen Kurs berechnet, welchen das Schiff hätte segeln müssen, wenn es den wirklich durchlaufenen Weg in gerader Linie zurückgelegt hätte.

Er spielt seine Hauptrolle beim sogenannten Segeln am Winde.

§ 4.

II. Die Windstärke.

Neben der Windrichtung ist die Windstärke für die Bewegung des Schiffes von Bedeutung.

Die in der Seefahrt allgemein übliche Klassifikation der Windstärke ist die

vom englischen Hydrographen Francis Beaufort (1774—1857) vorgeschlagene in 12 Skalen, sogenannte Beaufort-Skala.

Als Massstab der Windstärke ist der Maximalfortgang des Windes nach Seemeilen in der Stunde genommen, und hiernach die Fahrgeschwindigkeit eines Durchschnittschiffes zur Zeit Beaufort's in der Stunde, sowohl wenn es dicht beim Winde, als wenn es gut und voll beim Winde steuert, und die der jeweiligen Windstärke angepasste Segelführung berechnet. (Siehe die beiden Windtabellen.)

Anmerkung 1.

[Die Seemeile, als Geschwindigkeitsmaass in der Stunde „Knoten" genannt, ist das Einheitsmaass für die vom dem Schiffe in Fahrt zurückgelegte Wegstrecke.

Als Zeiteinheit ist die Stunde gebräuchlich, vielfach auch das Etmal (Tag von 24 Stunden) benutzt.

Bekanntlich ist die Seemeile als Längenmaass der nautische Ausdruck einer Meridianminute, also 1852,01 Meter (rund 1852 Meter) lang. Gleichwohl ist der Begriff „Seemeile" nicht eine konstante Grösse im Weltverkehr.

Zu 1852 Meter Länge wird sie gerechnet:

in Deutschland als Seemeile,
„ Holland „ zeemijl,
„ Spanien „ milla legal,
„ Italien „ miglio marino,
„ Dänemark „ qvartmiil,
„ Frankreich „ mille marin (genau 1851,8518 Meter), dagegen zu 1853 Meter Länge in England als Admiralty knot oder Nautical mile (genau 1853,147 Meter), obgleich der 60ste Theil eines mittleren Meridiangrades nur 1852,01 Meter beträgt.

Um Verwechslungen mit Ausdrücken von ähnlichem Wortlaut, aber abweichender Bedeutung, zu vermeiden, hat man zu beachten, dass:

in Frankreich die lieue marine (5556 Meter),
„ England „ nautical league, sea league (5555,55 Meter),
„ Italien „ lega marina,
„ Spanien „ legua maritima,

den 20. Theil eines Meridiangrades, also 3 Seemeilen bedeutet; ferner die von den englischen Schiffbauern zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Dampfschiffe benutzte statute mile, sogenannte gemessene Meile, die englische Landmeile von 1609,31 Metern ist, während die London mile, die gewöhnliche englische Meile, nur 1523,97 Meter beträgt; endlich die Bezeichnung knot in England auch die Aequatorminute (geographical mile) nach dem „Imperial standard" von 1826 zu 1853,958 Meter (6082,66 englischen Fuss) darstellt.

Genau genommen ist freilich wegen der Abplattung der Erdkugel an den Polen die Aequatorminute 3,1 Meter grösser als die Meridianminute und macht 1855,11 Meter aus. Diese Länge drückt richtig die miglio geographico in Italien aus.

Was man dagegen in Deutschland und den übrigen Staaten „geographische Meile" nennt, ist der 15. Theil eines Aequatorgrades, also eine Strecke von 7420,439 Metern.

Der deutsche Seemann theilt seine Seemeile wieder in 10 Theile und nennt jeden einen Kabel (185 Meter).

Auch dieser Begriff ist im Weltverkehr eine variable Grösse.

In England	beträgt die cable's length = $^1/_8$ sea mile (auch 185 Meter als $^1/_{10}$ knot bisweilen).	= 231	Meter.
„ Spanien	beträgt die medida o cable = 120 brazas [Faden]	= 200	„
„ Portugal	„ der estadio	= 258	„
„ Frankreich	„ die encablure a) die neue	= 200	„
	b) die alte = 100 toises	= 195	„
„ den Niederlanden	„ „ kabellengte	= 225	„
„ Oesterreich . . .	„ „ Kabellänge	= 200	„
„ Russland	„ der Kabel	= 182,88	„]

Beaufort's Skala der Windstärke.

Skala	Stärke des Windes	? Seemeilen Maximal-Fortgang des Windes in der Stunde*)	Geschwindigkeit eines Beaufort-Schiffes dicht beim Winde und Segelführung	? Seemeilen Fortgang des Beaufort-Schiffes gut und voll beim Winde	Seemännische Benennungen
0	Stille (calm)	2 (0—2)	Keine Fahrt	1/2	Windstille
1	Leichter Zug (leight air)	7 (3 - 10)	Das Schiff steuert	1	Leichte Kühlte
2	Flaue Brise (leight breeze)	11 (11—15)	1 bis 2 Knoten	1 1/2	Schlaffe Kühlte
3	Leichte Brise (gentle breeze)	16 (16 - 20)	2 „ 4 „	2	Labbere Kühlte
4	Mässige Brise (moderate breeze)	20 (21—25)	4 „ 6 „	3	Bramsegels-kühlte
5	Frische Brise (fresh breeze)	25 (26—30)	Oberbramsegel	3 1/2	Marssegels-kühlte
6	Steife Brise (strong breeze)	29 (31—36)	Einfach gereefte Marssegel und Bramsegel	4	Gereefte Mars-segelskühlte
7	Harter Wind (moderate gale)	35 (37—44)	Doppelt gereefte Marssegel, Klüver etc.	5	Doppel gereefte Marssegels-kühlte
8	Stürmischer Wind (fresh gale)	42 (45—52)	Dreifach gereefte Marssegel, Klüver etc.	5 1/2	
9	Sturm (strong gale)	49 (53—60)	Dicht gereefte Marssegel, Klüver etc. u. Untersegel	6	
10	Schwerer Sturm (whole gale)	57 (61—69)	Dicht gereeftes Grosssegel und gereefte Fock	7	
11	Orkanartiger Sturm (storm)	66 (70—80)	Sturmstagsegel oder Leeschote d. dichtgereeften Grossmarssegels	8	Fliegender Sturm
12	Orkan (hurricane)	79 (über 80)	Kein Segel kann geführt werden	9	

*) Das vom Board of Trade aufgestellte resp. publicirte System der Windstärken ist in Klammern eingeschlossen.

Theilweise abweichend ist die neuere englische Tabelle.

Geschwindigkeit des Windes in admiralty knots	Name des Windes	Segel, welche gewöhnlich bei dem Winde gesetzt werden
1—3	Leichter Luftzug light air	Untersegel, Marssegel, Bram- und Oberbramsegel, Klüver und Aussenklüver, sowie alle leichten Segel.
4—5	Schwacher Wind light wind	
6—7	Schwache Brise light breeze	
8—9	Mässige Brise moderate breeze	
10—14	Frische Brise fresh breeze	Oberbramsegel und Aussenklüver werden eingenommen, event. 2 Reefs in den Marssegeln.
15—20	Starke Brise strong breeze	Einfach gereefte Mars- und Bramsegel, in starker See 2 Reefs in den Marssegeln, event. Fortnehmen der Bramsegel.
22—24	Mässiger Sturm moderate gale	Doppelt gereefte Marssegel bis dreifach gereefte Marssegel, Besan und Klüver gereeft.
26—30	Starker Sturm fresh gale	Dicht gereefte Marssegel, gereefte Untersegel, event. Einnehmen von Besan-, Klüver-, Vor- und Grossmarssegel.
32—36	Schwerer Sturm strong gale	Gereefte Untersegel, dicht gereeftes Grossmarssegel, Vorstagsegel, Kreuz-Marssegel, event. völliges Einnehmen des Grosssegels.
38—40	Gewittersturm storm	Dicht gereeftes Grossmarssegel, event. Sturm-Stagsegel, oder dicht gereeftes Grossmarssegel allein.
45—100	Orkan hurrican	

Anmerkung 2.

[Für die richtige Benutzung von Längen- und Entfernungsangaben in Verklarungen, Schiffsjournalen, Zeugenprotokollen, Gutachten, Fachschriften etc. ist es nöthig, das Verhältniss des Maasssystems des Schreibers oder Sprechers zu dem des Lesers oder Hörers sich vor Augen zu halten. Diesem Zwecke dienen die nachfolgenden tabellarischen Zusammenstellungen. Die Vergleichung der verschiedenen Längenmaasse ist derart aufgestellt, dass jedes im Tabellenkopfe genannte Maass in seiner Vertical-Kolumne einmal als Einheit vorkommt, und dass alle auf derselben Zeile stehenden Zahlen die dieser Einheit gleichwerthigen Grössen in den übrigen Maassen ausdrücken. Hinsichtlich der Verbreitung der einzelnen Systeme nach Raum (Länder) und Zahl (Einwohner) ist hier nur anzumerken, dass das Metersystem kraft Gesetzes eingeführt ist in:

Aegypten,
Argentinien,
Belgien,
Bolivia,
Brasilien,
Bulgarien,
Candia,
Chile,
Columbia,
Costa Rica,
Deutschland,
Ecuador,
Frankreich,
Griechenland,
Guadeloupe,
Guatemala,

Honduras,	Norwegen,	Rumänien,	Tahiti,
Holland,	Oesterreich-Ungarn,	Samos,	Tripolis,
Italien,	Persien,	San Salvador,	Tunis,
Mexiko,	Peru,	Schweden,	Türkei,
Niederlande,	Portugal,	Spanien,	Uruguay,
Nicaragua,		Syrien,	Venezuela.

Das französische Längenmaasssystem ist also die Rechnungsbasis für ca. 360 Millionen Menschen.

Gleichwohl läuft im Seeverkehre neben diesem offiziellen Metersystem noch immer ziemlich allgemein das englische Maasssystem einher, ja überwiegt sogar.

Vergleichende Tabelle der wichtigsten Längenmaasse.

Französisches Meter	Französische Toisen (Klafter, Faden)	Pariser Fuss	Englische Yard	Englische oder Russische Fuss	Amerikanische Yard	Amerikanische Fuss	Schwedische Fuss	Norwegische Fuss	Dänische (Preussische) Fuss	Preussische Decimal-Fuss	Oesterreichische oder Wiener Klafter	Oesterreichische oder Wiener Fuss	Spanische Varas	Spanische Fuss	Portugiesische Fuss	Russische Seesaschen (Faden), Engl. Faden
1	0,51	3,08	1,09	3,28	1,09	3,28	3,37	3,19	3,18	2,65	0,52	3,16	1,20	3,59	3,03	0,55
1,95	1	6	2,13	6,40	2,13	6,40	6,56	6,21	6,21	5,18	1,03	6,17	2,33	6,99	5,91	1,11
0,32	0,17	1	0,35	1,07	0,35	1,07	2	1,04	1,04	0,90	0,17	1,03	0,39	1,17	0,98	0,17
0,91	0,48	2,82	1	3	1	3	3,10	2,91	2,91	2,43	0,48	2,88	1,08	3,30	2,76	0,50
0,30	0,16	0,94	0,33	1	0,33	1	1,03	0,97	0,97	0,81	0,16	0,96	0,36	1,10	0,92	0,17
0,91	0,48	2,82	1	3	1	3	3,10	2,91	2,91	2,43	0,48	2,88	1,08	3,30	2,76	0,50
0,30	0,16	0,94	0,33	1	0,33	1	1,03	0,97	0,97	0,81	0,16	0,96	0,36	1,10	0,92	0,17
0,30	0,15	0,91	0,32	0,97	0,32	0,97	1	0,95	0,95	0,79	0,16	0,94	0,36	1,07	0,90	0,17
0,31	0,16	0,97	0,34	1,03	0,34	1,03	1,06	1	1	0,83	0,17	0,99	0,38	1,13	0,95	0,17
0,31	0,16	0,97	0,34	1,03	0,34	1,03	1,06	1	1	0,83	0,17	0,99	0,38	1,13	0,95	0,17
0,38	0,19	1,16	0,41	1,24	0,41	1,24	1,27	1,20	1,20	1	0,20	1,19	0,45	1,35	1,14	0,21
1,90	0,97	5,84	2,07	6,22	2,07	6,22	6,39	6,04	6,04	5,04	1	6	2,27	6,81	7,75	1,05
0,32	0,16	0,97	0,34	1,04	0,34	1,04	1,06	1,01	1,01	0,84	0,17	1	0,38	1,13	0,96	0,17
0,84	0,43	2,57	0,91	2,74	0,91	2,74	2,82	2,66	2,66	0,22	0,44	2,64	1	3	2,53	0,47
0,28	0,14	0,86	0,30	0,91	0,30	0,91	0,94	0,89	0,89	0,74	0,15	0,88	0,33	1	0,84	0,16
0,33	0,17	1,02	0,36	1,08	0,36	1,08	1,11	1,05	1,05	0,88	0,17	1,04	0,39	1,18	1	0,17
1,83	0,96	5,64	2	6	2	6	6,20	5,82	5,82	4,86	0,96	5,76	2,16	6,60	5,52	1

Der portugiesische Palmo beträgt 0,22 Meter, also 1 Meter = 4,55 Palmos, z. B. 0,33 Meter = 1,50 Palmos; 1,83 Meter = 8,32 Palmos etc.; 1 Palmo = 0,66 portugiesische Fuss = 0,12 russische Seesaschen (Faden) etc.

Der russische Arschin beträgt 0,71 Meter, also 1 Meter = 1,41 Arschin, z. B. 0,33 Meter = 0,46 Arschin; 1,83 Meter = 2,58 Arschin; 1 Arschin = 0,78 englische Yard = 2,33 englische oder russische Fuss = 0,78 amerikanische Yard = 2,33 amerikanische Fuss etc.

Vergleichende Tabelle der wichtigsten Wege (Meilen) Maasse.

Kilometer	Lieue (25 = 1°)	Lieue marine (20 = 1°)	Engl. Statute mile	Sea mile, mille marin Seemeile (60 = 1°)	Amerikanische Meile	Russische Werst	Schwedische Meile	Norwegische Meile	Dänische (Preussische) Meile	Geographische (deutsche) Meile (15 = 1°)	Oesterreichische Meile	Spanische Legua nueva	Portugiesische Legoa nova
1	0,22	0,18	0,62	0,54	0,62	0,94	0,09	0,09	0,13	0,13	0,13	0,15	0,20
4,45	1	0,80	2,77	2,40	2,77	4,17	0,42	0,39	0,59	0,60	0,59	0,67	0,89
5,57	1,25	1	3,46	3	3,46	5,22	0,52	0,49	0,74	0,75	0,73	0,83	1,11
1,61	0,36	0,29	1	0,87	1	1,51	0,15	0,14	0,21	0,22	0,21	0,24	0,32
1,85	0,42	0,33	1,15	1	1,15	1,74	0,17	0,16	0,25	0,25	0,24	0,28	0,37
1,61	0,36	0,29	1	0,87	1	1,51	0,15	0,14	0,21	0,22	0,21	0,24	0,32
1,07	0,24	0,19	0,66	0,57	0,66	1	0,10	0,09	0,14	0,14	0,14	0,16	0,21
10,69	2,40	1,92	6,64	5,76	6,64	10,02	1	0,95	1,42	1,44	1,41	1,60	2,14
11,30	2,54	2,03	7,02	6,09	7,02	10,59	1,06	1	1,15	1,52	1,49	1,69	2,25
7,53	1,69	1,35	4,68	4,06	4,68	7,06	0,70	0,67	1	1,02	0,99	1,13	1,51
7,42	1,67	1,33	4,61	4	4,61	6,96	0,69	0,66	0,99	1	0,98	1,11	1,48
7,59	1,70	1,36	4,71	4,09	4,71	7,11	0,71	0,67	1	1,02	1	1,13	1,52
6,69	1,50	1,20	4,16	3,60	4,15	6,27	0,63	0,59	0,89	0,90	0,88	1	1,34
5	1,12	0,90	3,11	2,70	3,11	4,69	0,47	0,44	0,66	0,67	0,66	0,75	1

Aequatorgrad	Deutsche resp. geogr. Meile	Spanische Legua	Portugiesische Legoa	Französische Lieue (Landmeile)	Engl. u. Deutsche Seemeile, Italien. Miglio	Englische Mile (Landmeile)	Russische Werst	Französische und Deutsche Kilom.	Pariser Fuss	Rheinländische Fuss	Englische Fuss
								1	3078,44		
							1	1,07	3285,40		
						1	1,43	1,53	4693,75		
					1	1,22	1,74	1,86	5710,85	5910,75	6080
				1	2,40	3,92	4,17	4,45	13706,40		
			1	1,39	3,33	4,06	5,79	6,18	19036,17		
		1	1,03	1,43	3,43	4,17	5,96	6,36	19580,06		
	1	1,17	1,20	1,67	4	4,87	6,92	7,42	22843,40		
1	15	17,50	18	25	60	73	104,33	111,30	342651,		

1 Englischer Fuss = 304,79 Millimeter.
1 Pariser Fuss = 324,84 Millimeter.
1 Rheinländischer Fuss = 313,85 Millimeter.
46 Pariser Fuss = 49 Englische Fuss.

Reduktion von Metern auf englische Fuss.

Meter	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
—	—	3,2809	6,5618	9,8427	13,124	16,404	19,685	22,966	26,247	29,528
10	32,809	36,090	39,371	42,652	45,933	49,213	52,494	55,775	59,056	62,337
20	65,618	68,899	72,180	75,461	78,742	82,022	85,303	88,584	91,865	95,146
30	98,427	101,71	104,99	108,27	111,55	114,83	118,11	121,39	124,67	127,96
40	131,24	134,52	137,80	141,08	144,36	147,64	150,92	154,20	157,48	160,76
50	164,04	167,32	170,61	173,89	177,17	180,45	183,73	187,01	190,29	193,57
60	196,85	200,13	203,42	206,70	209,98	213,26	216,54	219,82	223,10	226,38
70	229,66	232,94	236,22	239,51	242,79	246,07	249,35	252,63	255.91	259,19
80	262,47	265,75	269,03	272,31	275,60	278,88	282,16	285,44	288,72	292
90	295,28	298,56	301.84	305,12	308,40	311,69	314,97	318,25	321,53	324,81
100	328,09	331,37	334,65	337,93	341,21	344,49	347,77	351,05	354,33	357,61
200	656,18									
300	984,27									
400	1312,4									
500	1640,4									
600	1968,5									
700	2296,6									
800	2624,7									
900	2952,8									
1000	3280,9									
2000	6561,8									
3000	9842,7									
4000	13124									
5000	16404									
6000	19685									

Reduktion von englischen Fuss auf Meter.

Fuss	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
—	—	0,3048	0,6096	0,9144	1,2192	1,5240	1,8288	2,1336	2,4384	2,7432
10	3,0479	3,3527	3,6575	3,9623	4,2671	4,5719	4,8767	5,1815	5,4863	5,7911
20	6,0959	6,4007	6,7055	7,0103	7,3151	7,6199	7,9247	8,2295	8,5342	8,8390
30	9,1438	9,4486	9,7534	10,058	10,363	10,668	10,973	11,277	11,582	11,887
40	12,192	12,497	12,801	13,106	13,411	13,716	14,021	14,325	14,630	14,935
50	15,240	15,545	15,849	16,154	16,459	16,764	17,068	17,373	17,678	17,983
60	18,288	18,592	18,897	19,202	19,507	19,812	20,116	20,421	20,726	21,031
70	21,336	21,640	21,945	22,250	22,555	22,860	23,164	23,469	23,774	24,079
80	24,384	24,688	24,993	25,298	25,603	25,908	26,212	26,517	26,822	27,127
90	27,432	27,736	28,041	28,346	28,651	28,955	29,260	29,565	29,870	30,175
100	30,479	30,784	31,089	31,394	31,699	32,003	32,308	32,613	32,918	33,223
200	60,958									
300	91,438									
400	121,92									
500	152,40									
600	182,88									
700	213,36									
800	243,84									
900	274,32									
1000	304,80									
2000	609,60									
3000	914,40									
4000	1219,2									
5000	1524									
6000	1828,8									

Diese Reduktion ergiebt für 1 Seemeile 1853 Meter = 6080 Fuss. Nun rechnet aber der Seemann die Meile zu 6000 Fuss und 1852 Meter, und dieser Rechnung entsprechen die runden Zahlen der nachfolgenden Tabelle.

Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss
1	3	35	114	69	224	130	422	470	1523	810	2618
2	6	36	118	70	227	140	454	480	1556	820	2650
3	10	37	121	71	230	150	486	490	1588	830	2683
4	13	38	124	72	234	160	519	500	1620	840	2716
5	16	39	127	73	237	170	552	510	1653	850	2749
6	19	40	130	74	240	180	584	520	1686	860	2782
7	23	41	133	75	243	190	615	530	1718	870	2815
8	26	42	136	76	247	200	647	540	1750	880	2848
9	29	43	140	77	250	210	680	550	1783	890	2881
10	33	44	143	78	253	220	713	560	1816	900	2914
11	36	45	146	79	257	230	746	570	1848	910	2947
12	39	46	149	80	260	240	778	580	1880	920	2980
13	42	47	152	81	263	250	810	590	1912	930	3013
14	45	48	156	82	266	260	843	600	1944	940	3046
15	49	49	159	83	270	270	875	610	1976	950	3079
16	52	50	162	84	273	280	908	620	2008	960	3112
17	55	51	165	85	276	290	940	630	2040	970	3144
18	59	52	168	86	279	300	972	640	2072	980	3176
19	62	53	171	87	282	310	1004	650	2104	990	3208
20	65	54	175	88	285	320	1036	660	2136	1000	3240
21	68	55	178	89	289	330	1068	670	2168	1100	3564
22	72	56	181	90	292	340	1100	680	2200	1200	3888
23	75	57	184	91	295	350	1133	690	2233	1300	4222
24	79	58	187	92	298	360	1166	700	2266	1400	4546
25	82	59	190	93	302	370	1198	710	2299	1500	4870
26	85	60	194	94	305	380	1230	720	2332	1600	5177
27	88	61	197	95	308	390	1262	730	2364	1700	5518
28	91	62	200	96	312	400	1293	740	2396	1800	5832
29	94	63	203	97	315	410	1325	750	2428	1852	6000
30	97	64	206	98	318	420	1358	760	2460		
31	101	65	210	99	321	430	1391	770	2492		
32	104	66	213	100	324	440	1424	780	2523		
33	108	67	217	110	357	450	1457	790	2554		
34	111	68	220	120	390	460	1490	800	2586		

Anmerkung 3.

Das Verhältniss des vom Schiffe in Fahrt zurückgelegten Weges nach Knoten in der Stunde zu dem nach Metern in der Sekunde ist für die Berechnung der verschiedenen Momente des Fortgangs des Schiffes von Wichtigkeit und daher in der folgenden Uebersichtstabelle zusammengestellt.

Fahrgeschwindigkeit in Knoten in der Stunde	Zurückgelegter Weg in Metern in der Secunde	Fahrgeschwindigkeit in Knoten in der Stunde	Zurückgelegter Weg in Metern in der Secunde
0,50	0,257	5	2,572
1	0,514	5,50	2,829
1,50	0,772	6	3,087
2	1,029	6,50	3,344
2,50	1,286	7	3,601
3	1,543	7,50	3,858
3,50	1,801	8	4,116
4	2,058	8,50	4,373
4,50	2,315	9	4,630

(Fortsetzung der Tabelle nebenstehend.)

Fahrgeschwindigkeit in Knoten in der Stunde	Zurückgelegter Weg in Metern in der Secunde	Fahrgeschwindigkeit in Knoten in der Stunde	Zurückgelegter Weg in Metern in der Secunde
9,50	4,884	15	7,717
10	5,144	15,50	7,974
10,50	5,402	16	8,231
11	5,659	16,50	8,488
11,50	5,916	17	8,746
12	6,173	17,50	9,003
12,50	6,431	18	9,260
13	6,688	18,50	9,517
13,50	6,945	19	9,774
14	7,202	19,50	10,032
14,50	7,459	20	10,289

Es korrespondiren also ungefähr eine Geschwindigkeit

von 1 Meter in der Sekunde mit 2 Seemeilen Fahrt in der Stunde
2 „ „ „ „ „ 4 „ „ „ „ „
3 „ „ „ „ „ 6 „ „ „ „ „
4 „ „ „ „ „ 8 „ „ „ „ „
5 „ „ „ „ „ 10 „ „ „ „ „
6 „ „ „ „ „ 12 „ „ „ „ „
7 „ „ „ „ „ 14 „ „ „ „ „
8 „ „ „ „ „ 16 „ „ „ „ „ u. s. w.,

oder mit anderen Worten:

1 Knoten in der Stunde macht ungefähr 30 Meter in der Minute aus
2 „ „ „ „ machen „ 60 „ „ „ „ „
3 „ „ „ „ „ „ 90 „ „ „ „ „
4 „ „ „ „ „ „ 120 „ „ „ „ „
5 „ „ „ „ „ „ 150 „ „ „ „ „
6 „ „ „ „ „ „ 180 „ „ „ „ „
7 „ „ „ „ „ „ 210 „ „ „ „ „
8 „ „ „ „ „ „ 240 „ „ „ „ „ u.s.w.

Eine bequeme Uebersicht gewährt die Tabelle auf Seite 36 und 37.

§ 5.

III. Seegang.

Der Seegang ist der Wellenschlag des Meeres. Folgen die Wellen, welche durch den Wind hervorgerufen werden, in grosser Strecke und paralleler Richtung auf einander, ohne sich zu brechen, so spricht man von einer langen See. Sie sind am Vortheilhaftesten für die Fahrt des Schiffes. Folgen sie einander dicht und schnell, wobei sie oft über einander fortrollen und sich brechen, so nennt man sie eine kurze See. Sie sind dem Schiffslaufe nachtheilig und rühren von stark, aber in unregelmässiger Richtung, wehendem Winde her.

Knoten	1/2 Minute		1 Minute		11/2 Minuten		2 Minuten		21/2 Minuten	
	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss
1/4	4	12	8	25	12	38	15	50	18	58
1/2	8	25	15	50	23	75	31	100	36	117
3/4	12	37	23	75	35	113	46	150	54	175
1	15	50	31	100	46	150	62	200	77	250
2	31	100	62	200	92	300	123	400	154	500
3	46	150	92	300	139	450	185	600	216	750
4	62	200	123	400	185	600	247	800	309	1000
5	77	250	154	500	216	750	309	1000	386	1250
6	92	300	185	600	278	900	371	1200	403	1500
7	108	350	216	700	325	1050	432	1400	540	1750
8	123	400	247	800	371	1200	494	1600	618	2000
9	139	450	278	900	417	1350	556	1800	695	2250
10	154	500	309	1000	463	1500	618	2000	773	2500
11	170	550	340	1100	510	1650	680	2200	850	2750
12	185	600	371	1200	556	1800	742	2400	927	3000
13	201	650	402	1300	602	1950	804	2600	1004	3250
14	216	700	432	1400	649	2100	865	2800	1082	3500
15	231	750	463	1500	695	2250	927	3000	1159	3750
16	247	800	494	1600	742	2400	988	3200	1236	4000
17	262	850	525	1700	788	2550	1050	3400	1313	4250
18	278	900	556	1800	834	2700	1112	3600	1390	4500
19	294	950	587	1900	880	2850	1174	3800	1467	4750
20	309	1000	618	2000	927	3000	1236	4000	1544	5000
21	325	1050	649	2100	973	3150	1298	4200	1621	5520
22	340	1100	680	2200	1020	3300	1360	4400	1699	5500
23	355	1150	711	2300	1066	3450	1422	4600	1776	5750
24	371	1200	742	2400	1113	3600	1483	4800	**1853**	**6000**
25	386	1250	773	2500	1160	3750	1544	5000	1930	6250

Sturzseen sind heftige über das Schiff hinstürzende Wellen, welche oft eine zerstörende Wirkung auf Schiff und Zubehör ausüben. Surf oder Widersee heisst der Rücklauf einer an Küsten oder Klippen aufgerollten Welle nach der See zu; an klippenreichen Küsten und auf Untiefen nennt man dieses Brechen Brandung. Gehen die Wellen sehr hoch, so spricht der Seemann von einer hohlen See oder einer schweren See. Muhrsee oder Deining heisst die heftige Wellenbewegung, welche nach Stürmen noch fortdauert und oft nach Umspringen des Windes noch ihre alte Richtung beibehält.

Für die Höhe des Seegangs hat man folgende Skala aufgestellt:

0 = glatte See.
1 = sehr ruhige See = unter 1 Meter Höhe oder bis 3 Fuss englisch.
2 = ruhige See = 1— 2 „ „ „ „ 6 „ „
3 = leicht bewegte See . . . = 2— 3 „ „ „ „ 9 „ „
4 = mässig bewegte See . . . = 3— 4 „ „ „ „ 12 „ „
5 = bewegte, ziemlich grobe See = 4— 5 „ „ „ „ 15 „ „
6 = grobe, unruhige See . . . = 6— 7 „ „ „ „ 21 „ „
7 = hohe See = 8— 9 „ „ „ „ 27 „ „
8 = sehr hohe See = 10—15 „ „ „ „ 46 „ „
9 = heftige Sturmsee, gewaltig
schwere See = 16—18 „ „ „ „ 54 „ „

3 Minuten		$3^1/_2$ Minuten		4 Minuten		$4^1/_2$ Minuten		5 Minuten	
Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss	Meter	Fuss
23	75	27	88	31	100	35	113	39	125
46	150	54	175	62	200	70	225	77	250
69	225	80	263	92	300	105	338	116	375
92	300	108	350	123	400	139	450	154	500
185	600	216	700	247	800	278	900	309	1000
278	900	325	1050	371	1200	417	1350	463	1500
371	1200	432	1400	494	1600	556	1800	618	2000
463	1500	440	1750	618	2000	695	2250	773	2500
556	1800	649	2100	742	2400	834	2700	927	3000
649	2100	757	2450	865	2800	973	3150	1082	3500
742	2400	865	2800	988	3200	1113	3600	1236	4000
834	2700	973	3150	1112	3600	1252	4050	1390	4500
927	3000	1082	3500	1236	4000	1390	4500	1544	5000
1020	3300	1190	3850	1360	4400	1529	4950	1699	5500
1113	3600	1298	4200	1484	4800	1668	5400	**1853**	**6000**
1205	3900	1306	4550	1608	5200	1807	5850	2008	6500
1297	4200	1414	4900	1730	5600	1946	6300	2163	7000
1390	4500	1522	5250	**1853**	**6000**	2085	6750	2318	7500
1482	4800	1730	5600	1976	6400	2224	7200	2473	8000
1575	5100	1838	5950	2100	6800	2363	7650	2627	8500
1668	5400	1946	6300	2224	7200	2502	8100	2780	9000
1761	5700	2054	6650	2348	7600	2641	8550	2934	9500
1853	**6000**	2163	7000	2472	8000	2780	9000	3088	10000
1946	6300	2271	7350	2596	8400	2919	9450	3242	10500
2039	6600	2380	7700	2720	8800	3058	9900	3396	11000
2133	6900	2488	8050	2844	9200	3197	10350	3550	11500
2225	7200	2596	8400	2966	9600	3336	10800	**3705**	**12000**
2318	7500	2704	8750	3088	10000	3475	11250	3960	12500

Unter dem Stosse der Wellen und dem Winddrucke schwingt das Schiff bald um seine Längenachse — das ist das Schlingern (in kurzen Intervallen) oder Rollen (langsam und weit ausholend) —, bald um seine Querachse — das ist das Stampfen (am Bug) oder Setzen (mit dem Heck) —, bald in vertikaler Richtung — das sind die Tauchschwingungen, das Dippen.

§ 6.

IV. Die Strömung.

Die Strömung ist entweder eine Meeres- oder eine Flussströmung.

Erstere wird nach der Richtung des Horizontes benannt, nach welcher sie fliesst, also wohin sie alle in ihr schwimmenden Gegenstände versetzt. So heisst z. B. Südwest-Strom ein von Nordost nach Südwest setzender Strom. Diese Benennung erklärt sich sehr einfach aus der Thatsache, dass die einzige seemännisch bedeutsame Wirkung der Meeresströmung in der Ortsverschiebung der ihrer Kraftäusserung ausgesetzten beweglichen Sachen nach einer einzigen bestimmten Richtung besteht.

Dagegen kann der Seemann den Wind erklärlicher Weise nur nach der Richtung, aus welcher er kommt, also woher er einen Druck ausübt, bezeichnen,

weil ein und derselbe Wind eben zum Segeln in den verschiedensten Richtungen dienlich ist.

Die Flussströmung ist endweder die natürliche Folge des Gefälles und als solche der Richtung, wenn auch nicht dem Grade nach immer dieselbe, oder als Erscheinungsform von Ebbe und Fluth eine in entgegengesetzten Richtungen wechselnde.

Da die Fluth auf den Flüssen, welche dem Wechsel von Ebbe und Fluth ausgesetzt sind, nur eine gewisse Strecke weit reicht, so kommen in diesen Flüssen beide Arten der Flussströmung zur Geltung. Und da die durch die Fluth aufgestauten Wassermassen dem Laufe des Gefälles mit dem Eintritte der Ebbe folgen, so erhellt, dass der Ebbestrom regelmässig (so weit nämlich conträre Winde nicht Modifikationen bedingen) mit grösserer Geschwindigkeit läuft, als der Fluthstrom, welcher ja den schon durch das Gefälle hervorgerufenen Strom zu überwinden hat.

Differenzen in der Geschwindigkeit der einfachen Flussströmung werden durch die Zu- und Abnahme des Wasserstandes herbeigeführt. Aber auch bei gleichem Wasserstande ist die Stromgeschwindigkeit an den Ufern eine andere, als in der Mitte und beide von der am Grunde verschieden. Diesen Umstand benutzt der Schiffer, indem er bei der Thalfahrt die Strombahn (die stärkste Strömungsfläche) einhält und bei der Bergfahrt in dem langsamer fliessenden Uferwasser fährt.

Die Wirkung der Strömung als einer auf das Unterwasserschiff (das lebende Werk) thätigen Kraft ist mit Rücksicht auf die gewählte Form des Schiffskörpers nicht an allen Punkten gleich.

Trifft der Strom auf einen Punkt der Schiffshaut im rechten Winkel, so äussert er seine ganze Kraft.

Ist die Richtung eine andere, so geht ein Theil der Kraft der Strömung verloren, und zwar ist dieser Kraftverlust um so grösser, je spitzer der Winkel, und gleich Null, wenn der Winkel zwischen Steuerrichtung und Schiffskörper gleich Null ist, d. h. wenn Strom und Schiffskiel parallel zu einander stehen.

Damit also der Strom mit Rücksicht auf den Schwerpunkt des Schiffes gegen Vor- und Hinterschiff gleichmässig wirke, ist es erforderlich, dass seine Richtung mit der des Kieles einen bestimmten Winkel, den sogenannten Gleichgewichtswinkel bilde, welcher für jedes Schiff ein anderer ist.

Es ist klar, dass, wenn der Strom von vorne das Schiff trifft und seine Richtung mit derjenigen des Kieles, von vorne gerechnet, einen kleineren Winkel als den Gleichgewichtswinkel einschliesst, das Vorderschiff abfallen und der Richtungswinkel zwischen Kiel und Strom grösser werden muss.

(Siehe Fig. 8 im Anhang.)

S ist der Systemschwerpunkt des Schiffes.

K R die Kielrichtung.

Trifft der Strom das Schiff z. B. in der Richtung G S, so halten die auf Vorder- und Hinterschiff sich äussernden Kräfte einander die Wage. Läuft der Strom in der Richtung V S von vorne, so dreht das Schiff sich um den Systemmittelpunkt S von K nach K^1, bis der Winkel V S K^1 gleich ist dem Winkel G S K, m. a. W. das Schiff fällt so lange ab, bis der Gleichgewichtswinkel zwischen Strom und Kiel wieder hergestellt ist.

Trifft dagegen der Strom das Schiff von hinten und schliesst seine Richtung mit derjenigen des Kiels, von hinten gerechnet, einen kleineren Winkel als den Gleichgewichtswinkel ein, so folgt das Hinterschiff dem Strom (fällt ab), und der Richtungswinkel zwischen Kiel und Strom wird grösser. (Fig. 8.)

Wirkt also der Strom in der Richtung H S von hinten, so dreht sich das Schiff um seinen Schwerpunkt S von R nach R^1, bis der Winkel H S R^1 gleich ist dem Winkel G S R. Diese Bewegung hört also auf, so bald der Gleichgewichtswinkel erreicht ist.

Ueberschreitet das Schiff unter der Wirkung einer anderen Kraft als der Strömung diese Grenze, so wirkt die Stromkraft selbstredend umgekehrt.

Läuft der Strom von vorne in der Richtung V S, so wird das Vorderschiff weggedrängt (s. Fig. 8a).

Fällt das Schiff unter dem Drucke der Segel bis über G S, die neue Gleichwichtslinie, ab (A S ist die alte Gleichgewichtslinie, als der Strom noch von A kam), so wird, da der Winkel V S G gleich ist dem Winkel A S K, der neue Winkel V S N ein im Verhältniss zum Gleichgewichtswinkel rückwärts liegender und der Strom wirkt also auf das Hinterschiff.

Liegt das Schiff mit dem Kopfe auf dem Strom, so wirkt derselbe in der Richtung des Kieles auf das Vorderschiff und das Schiff geht über Steuer (deinst oder deist).

Trifft der Strom umgekehrt das Hinterschiff in der Richtung des Kieles, so treibt er es natürlich vorwärts.

(Siehe Fig. 8a im Anhang.)

Anmerkung:

[Die Wirkung der Meereswellen auf die Bewegung des Schiffes ist derjenigen der Strömung analog. Nur wirken die Wellen nicht gleichmässig fortdauernd, sondern stossweise bald auf diesen, bald auf jenen Punkt des Ueberwasserschiffes (das todte Werk), wie des Unterwasserschiffes (lebende Werk). Ihre Kraftäusserung bestimmt sich ebenfalls nach dem Angriffspunkte.

Mit dieser Thatsache hat der Schiffsführer bei nothwendig werdenden Kursänderungen zu rechnen.]

Sowohl Wind als Strom, als auch beide vereint, bewirken unter gegebenen Voraussetzungen die Abtrift des Schiffes in Fahrt.

I. Bewegen sich Schiff und Strom in derselben Richtung, so ändert der Strom den Kurs, d. h. die Richtung des zurückgelegten Weges, des Schiffes nicht, beschleunigt aber den Fortgang des Schiffes derart, dass der wahre Fortgang die Summe beider Bewegungen ist. Segelt also das Schiff in der Stunde 9 Knoten Nord und setzt der Strom in der gleichen Zeit 3 Knoten Nord, so beträgt der wahre Fortgang des Schiffes 12 Knoten Nord. Der Winkel zwischen der Stromrichtung und dem Schiffskurse ist also gleich Null.

II. Bewegen sich Schiff und Strom in gerade entgegengesetzter Richtung, so ändert der Strom den Kurs nicht, verlangsamt aber den Fortgang des Schiffes derart, dass der wahre Fortgang der Unterschied beider Bewegungen ist. Segelt also das Schiff in der Stunde 9 Knoten Nord und setzt der Strom in der gleichen Zeit 3 Knoten Süd, so beträgt der wahre Fortgang des Schiffes 6 Knoten Nord. Der Winkel zwischen der Stromrichtung und dem Schiffskurse ist also gleich 180 Grad.

III. Bewegen sich Schiff und Strom rechtwinklig gegen einander, so kann der Strom den Fortgang des Schiffes im Sinne des gesteuerten Kurses, d. h. des Winkels, welchen der Kiel des Schiffes mit dem Nord- oder Südstriche des Kompasses macht, weder fördern noch hemmen, also das Schiff weder voraus- noch zurücksetzen.

Dagegen verändert er den Kurs, indem er das Schiff seitlich versetzt. Demnach ist der wahre Weg des Schiffes, der Weg durch das Wasser, oder genauer der Winkel, welchen der Weg des Schiffes durch das Wasser mit dem wahren Nord- oder Südstriche macht, grösser als der mit der Logge gemessene Weg. Segelt also das Schiff in der Stunde 6 Knoten Süd und setzt der Strom in derselben Zeit 2 Knoten Ost, so beträgt der wahre Weg 6 Seemeilen Süd.

(Siehe Fig. 8b im Anhang.)

IV. Bewegen sich endlich Schiff und Strom schiefwinklig gegen einander, so ist zu unterscheiden:

a) Bilden Kurs und Strömung einen spitzen Winkel, kommt also der Strom von hinten, so wird der Fortgang des Schiffes im Sinne des gesteuerten Kurses gefördert.

(Siehe Fig. 9 im Anhang.)

b) Bilden Kurs und Strömung einen stumpfen Winkel, kommt also der Strom von vorne, so wird der Fortgang des Schiffes im Sinne des gesteuerten Kurses gehemmt.

(Siehe Fig. 10 im Anhang.)

Der gesteuerte Kurs ist der scheinbare Weg, bei welchem die Abtrift nicht berücksichtigt ist, weil es der am Kompass abgelesene Kurs ist. Der behaltene Kurs ist der wahre Weg, welcher wegen der Abtrift verbessert ist. Den Strom nennt man nach seiner Wirkung auch Trift oder Versetzung.

Da Kompass und Logge (gemeine oder Riegelungslogge) nur über den Weg des Schiffes durch das Wasser Aufschluss geben, so bestimmen sie die wahre Ortsveränderung des Schiffes, oder den Weg über den Grund nur dann, wenn das Wasser selbst ohne Bewegung ist. Die Fahrt des Schiffes über den Grund misst man mit der Grundlogge.

Bei dieser Gelegenheit ist darauf aufmerksam zu machen, dass man den wahren Weg und den wahren Kurs des Schiffes nicht verwechseln darf. Ersterer ist der behaltene missweisende, letzterer der rechtweisende behaltene Kurs.

V. Eine Besonderheit bietet die Flussströmung mit Gefälle, welche bekanntlich ein Steuern des Schiffes mit dem Strom ohne alle Antriebskraft (Riemen, Segel, Dampf), also im Treiben zu Thal, gestattet, während im Fluth- und Ebbestrom sowie in Meeresströmen die Wirkung des Ruders beim Treiben gleich Null ist, da hier Fahr- und Stromgeschwindigkeit gleich sind.

In Flüssen mit Gefälle ist nämlich die Fahrgeschwindigkeit des stromabtreibenden Schiffes die Summe der Stromgeschwindigkeit und der Fallgeschwindigkeit.

Die Fallgeschwindigkeit ist das Resultat

1. des Schiffsgewichtes und } als bewegende Kraft,
2. der schiefen Ebene des Wasserspiegels }
3. des mit der Geschwindigkeit der Bewegung wachsenden Wasserwiderstandes.

Kommt noch eine Antriebskraft hinzu, so ist bei der Thalfahrt die sogenannte scheinbare Geschwindigkeit (d. h. diejenige, mit welcher das Schiff am Ufer hinabgleitet) gleich der Summe der Stromgeschwindigkeit, der wirklichen Geschwindigkeit (d. h. durch die Antriebskraft allein) und des Fallzuschlages. Die sogenannte wirkliche Geschwindigkeit ist also, gleich der scheinbaren, vermindert um Stromgeschwindigkeit und Fallzuschlag.

Es ist klar, dass die Fahrgeschwindigkeit beim Stromabtreiben um so grösser ist, je grösseres Gewicht das Schiff hat und je schlanker seine Formen sind. Daher steuern tiefbeladene zu Thal treibende Schiffe besser als leichtbelastete. Ferner wächst innerhalb gewisser Grenzen die Steuerfähigkeit mit dem Gefälle. Denn je grösser der Neigungswinkel der schiefen Ebene, um so grösser ist auch der Fallzuschlag und folgeweise um so grösser der Fahrtüberschuss über die Stromgeschwindigkeit, also um so schneller die Fahrt und um so stärker der Druck aufs Ruder.

Die Gefahr der Beschädigung von Schiffen und Uferbefestigungen oder Hafenanlagen wird durch die Strömung besonders an denjenigen Hafenplätzen herbeigeführt, welche, was unter Fluth- und Ebbeverhältnissen stets ein Mangel resp. Fehler ist, eine nahezu senkrechte Lage der Hafeneinfahrt zur Stromrichtung besitzen.

Hier erfordert das Einlaufen der Schiffe ein sehr vorsichtiges und geschicktes Manöveriren, namentlich der längeren Schiffe.

Während dieselben nämlich mit dem Vordertheile beim Einlaufen gänzlich unter dem Einflusse der die Strömung brechenden Molen sich befinden, wird das Hintertheil von dem Strome herumgeworfen, so dass die Schiffe mehr oder weniger dwars zur Hafeneinfahrt oder Hafenschleuse gedreht werden und erst durch Trossen wieder in die richtige Lage gebracht werden müssen. Dies bedingt dann erheblichen Arbeitsaufwand und Zeitverlust. In erhöhtem Masse tritt dieser Uebelstand zu Tage, wenn ein in der Richtung des Stromes wehender Wind herrscht, welcher den einlaufenden Schiffen noch weitere Abtrift verursacht. In solchen Fällen pflegen die Führer von Dampfschiffen, damit ihre Schiffe dem Ruder gehorchen und nicht durch den Strom abgetrieben werden, mit voller oder beinahe voller Dampfkraft einzulaufen und, sobald sie im ruhigen Wasser sind, die Maschinen voll Dampf rückwärts arbeiten zu lassen. Hierbei sind aber, wenn die Distanz zwischen den Molen und Schleusenthoren oder dort liegenden Schiffen kurz ist und das einlaufende Schiff noch zu viel Fahrt hat, Beschädigungen an Schiffen und Vorsetzen oder sonstigen Anlagen keine Seltenheit.

Die Führer von Segelschiffen wählen in gleicher Lage gewöhnlich das Mittel des Ankergehenlassens, aber bisweilen mit ebenso wenig durchgreifendem Erfolge.

Ein Beispiel bieten die Verhältnisse des Nothhafens Cuxhaven. Bei starken NNO- und NO-Wind (besonders NNO$^1/_2$O) können nämlich die in den Hafen einsegelnden Schiffe die zum Einlaufen nothwendigen Segel nicht früh genug und erst nach dem Passiren der Hafenmündung fortnehmen. Sie haben aber dann noch vor dem Winde eine solche Fahrgeschwindigkeit, dass an ein Stoppen des Schiffes in den ersten Augenblicken gar nicht zu denken ist. In den meisten Fällen lassen die einkommenden Schiffe unter den erwähnten Umständen gleich nach dem Passiren der Hafenmündung ihren Anker fallen und bringen dadurch das Schiff zum Beidrehen und Stillstande. Wird dies versäumt oder anderweitig verhindert, so lässt es sich in der Regel später nicht mehr nachholen, da, je weiter das Schiff in den Hafen

einläuft, um so weniger Platz zum Beidrehen bleibt. Der Führer des einlaufenden Schiffes muss dann auf gut Glück versuchen, sich mit seinem Schiffe zwischen den im Hafen liegenden Schiffen hindurchzuwinden, in der Hoffnung, dass der Widerstand des Wassers die Fahrt des Schiffes so weit mindert, dass dasselbe durch zugeworfene Taue gehalten werden kann. Aber auch wenn man von den nordöstlichen Winden ganz absieht, bleiben die Hafenverhältnisse Cuxhavens trauriger Art, da bekanntlich die meisten Schiffe mit der Fluth in den Hafen kommen und nun, während das Vorderschiff sich schon in der Hafeneinfahrt befindet, das Hinterschiff stromaufwärts durch den Fluthstrom bewegt wird. Natürlich wird dadurch das Schiff an das westliche Hafenufer gedrängt. Um dem entgegenzuwirken, wählen die Schiffsführer die östliche Seite zum Einlaufen und kollidiren sehr leicht mit den dort liegenden Schiffen oder dem Uferwerk. Besonders gefährlich wird noch die nahe der Einfahrt zu Zeiten laufende Wirbelströmung, welche das einlaufende Schiff nach der Westseite dreht.

Wo die ordnende und pflegsame Hand des Staates unter dem Drucke solcher Missstände zur Organisirung eines allzeit ausreichenden Schleppdampferswesens schreitet und für die pflichtmässigen Bugsirdienste eine angemessene, erträgliche Taxe festsetzt, da wird der Versuch, ohne Schlepper einzulaufen, regelmässig mit dem Makel der Fahrlässigkeit behaftet erscheinen. Besser ist es freilich, die fehlerhafte Hafenanlage überhaupt zu korrigiren.

Aus Vorstehendem erhellt, dass die Wirkung der Strömung in einer Abtrift über den Grund, die des Windes in einer Abtrift über den Grund und durchs Wasser besteht, so weit keine Gegenkräfte thätig sind.

Das Letzgesagte lässt sich kurz dahin rekapituliren, dass, sobald sich der ganze Schiffskörper im Strom befindet und sich frei im Wasser bewegt, die Strömung insofern wirkungslos ist, als sie die Fahrt durchs Wasser, also auch die Drehwirkung der Schiffe und speziell den Schraubengang der Dampfschiffe an sich gar nicht beeinflusst.

Tritt dagegen das Schiff theilweise in eine Strömung ein (mit Bug oder Heck), so findet eine Ablenkung des getroffenen Theiles in der Stromrichtung statt.

Freilich ist die Strömung, insofern man den Weg des Schiffes über den Grund ins Auge fasst, von erheblicher Wirkung auf die Drehkurve desselben. Aber diese Wirkung ist für die Fahrt durchs Wasser bedeutungslos.

V. Die Triebmittel des Schiffes.

§ 7.

1. Uebersicht.

Die bewegende Kraft des Schiffes liegt entweder im Rumpfe des Schiffes oder über dem Rumpfe desselben.

Ersteren Falles sind die Triebmittel Riemen und Dampf, letzteren Falles die Segel.

Endlich kann die bewegende Kraft ausserhalb des Schiffes liegen. Dann ist sie in Gestalt eines anderen Schiffes (Bugsirer, Schlepper, Tauer), oder von Menschen (Treideln) oder Thieren (Ziehen) durch die Schlepptrosse oder Zugleine mit dem

Schiffskörper in Verbindung gesetzt. Dieser Ziehprozess ist allerdings auch möglich, wenn die Zugkraft im Schiffe selbst wirkt. Das ist das Werpen, das Warpen, das Verholen des Schiffes durch ausgebrachte Wurfanker (Werp-, Warpanker) oder an Landfesten.

Ausser Betracht bleibt hier die Fortbewegung der Schiffe durch Stangen, sogenannte Staken, welche auf den Grund gestemmt werden und so das Schiff fortschieben (das sogenannte Schieben oder Baumen), da dieses Triebmittel nur bei, kleinen Fahrzeugen vorkommt und nur in seichtem Fahrwasser möglich ist.

Auf diesem letzteren Prinzipe der Fortbewegung beruht auch das sogenannte Reaktionsdampfschiff.

§ 8.

2. Der Riem.

Das Ruder heisst in der Seemannssprache Riem oder Remen*) und besteht aus Griff, Schaft und Blatt (oder Schaufel).

(Siehe Fig. 11 im Anhang.)

Durch das Ruderwerk wird das Schiff in seiner Bewegungsfreiheit von der Windrichtung emanzipirt und daher bedürfen Ruderschiffe keiner Takellage und dürfen, wenn sie nebenbei zum Segeln eingerichtet sind, nur ein sehr einfaches und beschränktes Segelwerk besitzen, um nicht, wenn die Ruderkraft allein in Wirksamkeit ist, in der Takelage zu viel Windfang zu bieten und hierdurch in ihrer Bewegungsfreiheit gehemmt zu sein.

Das Schiff kann durch die Riemen vorwärts, rückwärts und um seine eigene vertikale Axe bewegt werden.

I. Die Vorwärtsbewegung, das Anrojen, geschieht durch Anziehen des Griffes der Riemen. Das Blatt wird in der Luft vom Rojer, dessen Gesicht dem Heck zugewendet ist, nach vorwärts (nach dem Vorderschiff) gedrückt, in das Wasser gesenkt und der Griff nun angezogen, wobei das Blatt die seiner Fläche entgegenstehenden Wassertheile zurückschiebt.

Die Rückwärtsbewegung geschieht durch Abstossen des Griffes der Riemen. Das Blatt wird in der Luft nach rückwärts (nach dem Hinterschiff) gezogen, in das Wasser gesenkt und der Griff nun fortgedrückt, wobei das Blatt die seiner Fläche entgegenstehenden Wassertheile wegschiebt. Dieses Rückwärtsrudern mit den Riemen heisst Streichen, Ueber-Steuer-Streichen.

Das Wenden wird durch die Riemen in der Weise bewirkt, dass die Riemen auf der einen Seite des Schiffes entweder vorwärts arbeiten oder rückwärts gerudert werden, während sie auf der anderen Seite unthätig sind. Dann folgt das Boot dem Drucke der arbeitenden Riemen. Soll die Wendung noch kürzer gemacht werden, so geschieht dies dadurch, dass auf der einen Seite mit den Riemen vorwärts gearbeitet (gerojet) wird, während auf der anderen Seite, wohin das Schiff wenden soll, die Riemen gestrichen werden, also in entgegengesetzter Richtung mit ihnen gerudert wird. Das nennt man umrojen. Dies Alles gilt für den gewöhnlichen Fall, dass der (Ruderer) Rojer mit dem Gesichte nach dem Heck im Boote sitzt.

*) Das Wort wird erklärt als „Ruderstropp", also in übertragenem Sinne (pars pro toto) „Ruder". Möglicherweise ist es aus dem lateinischen remus (griechischen ἐρετμός, nicht ῥημός) entstanden.

II. Fehlt es an einem Steuermann im Boote, so pflegt der Rojer in belebtem Fahrwasser, wo oft ausgewichen oder angehalten werden muss, aufrecht stehend, das Gesicht nach vorne gerichtet zu rojen. In diesem Verhältniss gleicht die Bewegung des Vorwärtsrojens dem Ueber-Steuer-Streichen (kurz: Streichen) — und die Bewegung des Rückwärtsrojens dem Rojen im gewöhnlichen Falle des Sitzens mit dem Rücken nach vorn (nach dem Vorderschiffe). Das ist das Stehend-Rojen. Man thut es aber auch im Sitzen.

III. Wenn der Mann im Boote mit dem Gesicht nach dem Vordertheile gekehrt sitzt und sein Fahrzeug vermittelst eines in der Mitte mit den Händen gefassten, an jedem Ende mit einer Schaufel versehenen Riemens derart fortbewegt, dass er abwechselnd die Schaufeln an den betreffenden Bootsseiten ins Wasser taucht und dasselbe fortdrückt, so nennt man diese Art des Rojens mit einem Doppelruder: Paddeln (Schaufeln).

Die Fortbewegung des Raddampfschiffes durch das Schaufelrad gleicht also derjenigen dieses Ruderbootes prinzipiell vollkommen.

IV. Endlich kommt ein Rojen mit einem Rieme vor, das sogenannte Wricken. Es besteht in einem schnellen Hin- und Herrudern des vom Heck aus ins Wasser gesenkten Riemes, also in einer Benutzung des Wassers gleichsam als Schraubenmutter (das bekannte Gesetz der schiefen Ebene). Der Riem ist also hier in Folge seiner Lage am Heck Fortbewegungs- und Steuerapparat zugleich.

Dasselbe Prinzip liegt der Fortbewegung des Dampfschiffes durch die sogenannte Archimedische Schraube zu Grunde.

Es erhellt hieraus, dass Ruderschiffe in ihrer Wendung vom Steuer nicht absolut abhängig sind.

Je länger und schmaler Ruderschiffe gebaut sind, desto mehr Riemen können sie führen und um so schneller ist ihre Fahrt, aber desto grösser ist auch der Raum, den sie zum Drehen, und um so länger die Zeit, die sie zum Wenden brauchen.

§ 9.

3. Das Segel.

Die Segel werden zum Triebmittel des Schiffes durch das Auffangen der Triebkraft des Windes.

Die Kunst des Segelns besteht in dem Anpassen der richtigen Segelfläche an die Windstärke, in der angemessenen Vertheilung des Segelareals über den Schiffskörper und in der passenden Stellung der Segel zur Windrichtung.

I. Die Ausdehnung der Segelfläche muss mit der Stärke des Windes wechseln.

Im Allgemeinen gilt der Satz, dass umsomehr Segel auf dem Schiffe geführt werden können, je schwächer der Winddruck ist, und um so weniger, je stärker derselbe ist.

Die Variation der Segelfläche geschieht in dreifacher Weise.

1. Man wechselt die Segel, indem man bei schwerem Winde an Stelle der grösseren Segel kleinere setzt, bei abflauendem Winde an Stelle der kleineren Segel grössere. So pflegt man im mittelländischen Meere auf den mit 3 lateinisch getakelten Masten versehenen Schebecken, wenn dieselben bei starkem Winde vor dem Winde segeln, die lateinischen Segel abzutakeln und Raasegel oder Brefocken an deren Stelle anzubringen.

2. Man verkleinert die Segel durch die Reefen, indem man einen Theil der Segel an die Rundhölzer bindet.

 Raasegel verkleinert man durch Einstechen der Reefen oben an der Raa (denn sie haben unten kein Rundholz), Giecksegel dagegen unten am Baum und bisweilen durch ein Balanzreef, welches in diagonaler Richtung über das Giecksegel geht, endlich Stagsegel lediglich unten. Je nach der Intensität des Windes segelt man mit 1, 2, 3 Reefen im Segel.

3. Man vergrössert die Segelfläche durch Ansätze, und zwar: oben durch Aufsetzen von Topsegeln, unten durch Anbinden von Bonnetten, an den Seiten durch Beisetzen von Leesegeln.

II. Für die Vertheilung des Segelareals über den Schiffskörper sind im Allgemeinen zwei Grundsätze massgebend.

1. Der Sammelpunkt der gesammten Segelkraft muss vor der Mitte des Schiffes liegen. Je weiter die Vorsegel nach vorne stehen, um so besser ziehen sie das Schiff vorwärts. Deshalb haben alle einmastigen Schiffe den Mast auf dem Vorderschiffe. Da aber der Segeldruck das Vorderschiff in das Wasser niederdrückt, so gleicht man diese Verschiebung des Gleichgewichts durch die Steuerlastigkeit des Schiffes aus, d. h. diejenige Lage des Schiffes im ruhigen Wasser, wobei das Hinterschiff tiefer in das Wasser taucht als das Vorderschiff. Beim Segeln stellt der Winddruck auf die Raasegel mehr oder weniger die horizontale Lage her, und das Schiff liegt ganz oder nahezu auf ebenem Kiel. Die Raasegel drücken, wie der Seemann sagt, das Vorderschiff nieder, während die Stagsegel es in die Höhe heben. Das erklärt sich einfach daraus, dass der Wind senkrecht auf dem Stage steht und daher von unten in die Stagsegel wirkt und sie empor hebt, während er auf die Raasegel an sich mit dem Schiffskörper horizontal wirkt und erst durch den Widerstand des Wassers gegen das fahrende Schiff eine Neigung nach vorne bewirkt wird und somit der Winddruck von oben auf die Raasegel fällt. Ist das Vorderschiff im Verhältniss zum Hinterschiff durch die Stellung der Masten mit einem zu geringen Segelareal versehen, so entsteht die Luvgierigkeit, d. h. das Bestreben des Schiffes, den Kopf in den Wind zu drehen.

 Die Beseitigung dieses Fehlers ist in 4facher Weise möglich:

 a) Durch Aenderung der Segel, indem man die Vorsegel vergrössert oder die Achtersegel verkleinert, oder beides thut.
 b) Durch Aenderung der Maststellung, indem man entweder einen oder alle Masten nach vorn verrückt, oder den Fall der Masten, die Neigung nach hinten, verringert.
 c) Durch Aenderung der Steuerlastigkeit, nämlich durch Verkleinerung derselben, indem man Ballast nach vorne legt, oder Gewichte dahin umstaut, oder gar die Steuerlastigkeit in Vorlastigkeit verwandelt.
 d) Durch Aenderung am Schiffskörper, indem man das Todtholz am Vorstewen durch Aufklotzen leichter Hölzer vergrössert.

Je grösser die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes ist, um so luvgieriger wird das mit diesem Fehler behaftete Schiff.

Der entgegengesetzte Fehler des Schiffes ist die Leegierigkeit oder Lafwindigkeit, d. h. die Neigung, abzufallen oder sich vor den Wind zu legen.

Je geringer die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes, um so lafwindiger wird das mit diesem Fehler behaftete Schiff.

Die Leegierigkeit wird auf die entgegengesetzte Weise wie die Luvgierigkeit beseitigt. Nur ist hier die Aenderung am Schiffskörper in den allermeisten Fällen unausführbar.

Im praktischen Leben wird der für die Segeleigenschaften des Schiffes günstige Trimm häufig aus Gründen reichlicheren Frachtverdienstes ignorirt und die vom Schiffsbauer angegebene Wasserlinie unbeachtet gelassen. Diese Verschlechterung der Segeleigenschaften des Schiffes durch freiwillige Handlungen oder zwanglose Unterlassungen der Schiffsführer ist in manchen Fällen das übersehene Mittel zur Herbeiführung von Kollisionen, indem das Schiff im entscheidenden Momente aus jenem Grunde das zur Rettung erforderliche Manöver versagt.

2. Die Schratsegel (längsschiffsstehend) müssen vorn und hinten, die Raasegel (querschiffsstehend) ungefähr in der Mitte über dem Schiffsrumpfe sich befinden.

a) Vorne stehen die dreiekigen Stagsegel (Stagfock, Klüver, Klüvfock). (Siehe Segeltabelle.)

(Siehe Fig. 12 bis 15 im Anhang.)

Segeltabelle.

Fregatte	Bark	Brigg	Schoonerbrigg	Brigantine Briggschooner	Topsegelschooner	Vor- und Achterschooner	Kutter	Vertheilung des Segelareals über den Schiffskörper.
Klüver	Klüver	Klüver	Klüver	Klüver	Klüver	Klüver	Klüvfock	vorn
Stagsegel	Stagsegel	Stagsegel	Stagfock	Stagfock	Stagfock	—	Stagfock	
2 Untersegel	2 Untersegel	2 Untersegel	Schoonersegel	Schoonersegel	Schoonersegel	Vorder-Gaffelsegel	—	mitte
3 Marssegel	2 Marssegel	2 Marssegel	Marssegel	Vor- und Grosstopsegel	Topsegel	2 Gaffeltopsegel	—	
3 Bramsegel	2 Bramsegel	2 Bramsegel	Bramsegel	—	—	—	—	
Besahn	Besahn	Briggsegel	Grosssegel	Grosssegel	Grosssegel	Grosssegel	Grosssegel	hinten

Von ihnen sagt der Seemann: sie ziehen das Schiff.

b) In der Mitte befinden sich die Raasegel (Unter-, Mars- und Bramsegel) in Gestalt eines Parallelepipeds oder Paralleltrapezes.

c) Hinten stehen die Baum- resp. Gaffelsegel (Besahn-, Treiber-, Brigg-, Schonersegel) in Gestalt eines Trapezoids.

Von ihnen sagt der Seemann: sie steuern das Schiff.

Die Raasegel sind der ursprüngliche Segeltyp aller Völker und erfüllen in der normalen Lage parallel mit dem Querdurchschnitte des Schiffes ihren Zweck am vollständigsten beim Segeln vor dem Winde, indem sie das Schiff im Centrum

mit direktem Drucke vorwärtsbringen. Die Schratsegel sind in ihrer normalen Richtung in der Längenachse des Schiffes vorzüglich brauchbar beim Wenden und beim Segeln am Winde.

Die Stagsegel, welche nordisch-germanischen Ursprungs sind, bewirken das Abfallen des Schiffes (Wegdrehen des Vorderschiffes vom Winde).

Die Besahn, welche mittelländischen Ursprungs und aus dem Ruthensegel oder lateinischen Segel durch Wegnahme der wenig Segelkraft enthaltenden und viel Raum einnehmenden und wegen des Durchkaiens unbequemen vorderen Ecke entstanden ist, bezweckt das Anluven des Schiffes (Drehen des Vorderschiffes gegen den Wind) und das Beidrehen.

Je näher die Schratsegel am Vorder- und Hinterende des Schiffes stehen, um so besser erfüllen sie ihren Zweck, das Schiff zu drehen, und um so weniger bekalmen sie die Segel des Grossmastes. Sie gleichen daher dem ungleicharmigen Hebel, auf dessen längerem Arme dasselbe Gewicht (hier der Wind) um so schwerer wiegt, je mehr der Abstand desselben vom Schwer- oder Drehpunkte zunimmt.

So ist es möglich, das Schiff durch blosses Setzen, Wegnehmen, Vermehren, Vermindern der Segel auf dem Vorder- resp. Hinterschiffe, ohne das Steuerruder in Wirksamkeit treten zu lassen, nach jeder beliebigen Richtung zu wenden.

Dieselbe Wirkung, wie durch Vermehren oder Vermindern der Segelfläche auf dem Vorder- oder Hinterschiffe, wird durch Veränderung der Segelstellung erreicht, indem man das Gleichgewicht der Segelfläche vor und hinter der Drehungsachse des Schiffes (vor dem Grossmaste) aufhebt. Das geschieht beim Anluven, indem man den Einfallswinkel des Windes in die Segel vorne durch Aufbrassen vermindert, so dass der Wind auf die Achtersegel stärker drückt und das Hinterschiff nach Lee drängt (= Wirkung der Wegnahme der Vordersegel), und beim Abfallen, indem man hinten durch Aufbrassen der Segel den Winddruck vermindert, wodurch der bisherige gleiche Druck auf die Vordersegel wächst und das Vorderschiff nach Lee drängt (= Wirkung der Wegnahme der Achtersegel). Und ebenso ist es möglich, die Wirkung der Vorsegel durch die Achtersegel und umgekehrt, oder die der Vor- und Achtersegel durch die der Mitte zu paralysiren und so das Schiff ausser Fahrt zu setzen, indem der Winddruck vorne und hinten auf das Schiff sich das Gleichgewicht hält, wie dies zwei Gewichte auf einem geradlinigen Hebel thun, welche auf solche Distanz vom Drehpunkte gesetzt sind, dass eine horizontale Lage des Hebels hergestellt wird.

Hierauf beruht das Manöver des Beidrehens*).

(Siehe Fig. 22 im Anhang.)

*) Dasselbe wird bald identifizirt, bald unterschieden von dem Beiliegen. Dieses als unterschiedlich gedachte Manöver besteht in einem Nahe-beim-Winde-Liegen mit möglichst wenigen Segeln, z. B. mit der Fock allein, dem Grosssegel allein, einigen Stagsegeln allein. Hierbei wird kein Segel back gelegt. Beim Beidrehen treibt das Schiff mit geringfügiger Vorwärtsfahrt ab, beim Beiliegen giert es 3—4 Strich (fällt abwechselnd ab und luvt an), indem es abtreibt.

Auch unter gereefter Besahn liegt man bei, indem man das Schiff nahe an den Wind legt und die Ruderfläche zu Luv (Pinne in Lee) bringt. Dann dreht das Hintersegel das Vorderschiff in den Wind, das Schiff geht rückwärts und das Ruder wirkt entgegengesetzt wie in der Vorwärtsfahrt, so dass das Schiff bald unter dem Segeldrucke anluvt, bald unter dem Ruderdrucke abfällt.

Zur Erläuterung des Gesagten dienen folgende Beispiele:

α) Der Wind fällt in das Segel V—S (d. h. auf die innere oder hintere Fläche) des Vorderschiffes und dieses fällt in der Richtung a—b ab (entfernt sich vom Ursprunge des Windes).

(Siehe Fig. 16 im Anhang.)

β) Der Wind fällt in das Segel V—S (d. h. auf die innere oder hintere Fläche) des Vorderschiffes und dieses luvt in der Richtung a—b an (nähert sich dem Ursprunge des Windes).

(Siehe Fig. 17 im Anhang.)

γ) Der Wind fällt in das Segel H—S (d. h. auf die innere oder hintere Fläche) des Hinterschiffes und drückt dasselbe in der Richtung c—d fort, so dass das Schiff in der Richtung a—b anluvt.

(Siehe Fig. 18 im Anhang.)

δ) Der Wind fällt in das Segel H—S (d. h. auf die innere oder hintere Fläche) des Hinterschiffes und drückt dasselbe in der Richtung c—d, so dass das Schiff in der Richtung a—b abfällt.

(Siehe Fig. 19 im Anhang.)

ε) Der Wind fällt auf das Segel V—S (d. h. auf die äussere oder vordere Fläche) des Vorderschiffes und dieses luvt zuerst in der Richtung a—b an und fällt dann rückwärts treibend in der Richtung m—c ab, wenn die Segelstellung unverändert bleibt.

(Siehe Fig. 20 im Anhang.)

ζ) Der Wind fällt auf das Segel H—S (d. h. auf die äussere oder vordere Fläche) des Hinterschiffes und drückt dasselbe in der Richtung c—d weg, so dass das Schiff zuerst in der Richtung a—b anluvt und dann rückwärts treibend in der Richtung m—e abfällt, falls die Segelstellung nicht geändert wird.

(Siehe Fig. 21 im Anhang.)

η) Der Wind fällt auf das auf- oder gegengebrasste grösste Segel G—S und in das Vordersegel V—S und Hintersegel H—S. Das mittlere hält, weil es das grösste ist, den beiden anderen das Gegengewicht.

V—S treibt nach a.
H—S „ „ c.
G—S „ „ b.

Das Resultat ist ein Abtreiben des Schiffes nach d.

(Siehe Fig. 22 im Anhang.)

III. Die Stellung der Segel zur Windrichtung wird, soweit sie der Bewegung des Schiffes in bestimmter Richtung dienen soll, durch das Gesetz des Parallelogramms der Kräfte beherrscht. Nach jenem Gesetze wirkt bekanntlich jede Druckkraft auf ein bewegliches Objekt im Sinne (d. h. der Richtung) einer senkrecht zur Ebene des Gegenstandes thätigen Zugkraft.

Die auf den Körper a—b im Schwerpunkt S drückende Kraft d—S zieht den Körper a—b in der Richtung S—z nach a′—b′.

(Siehe Fig. 23 im Anhang.)

Die Kraft d—S zerlegt sich nämlich in die treibende Kraft cS, welche in der Richtung des Kieles (cSz) wirkt, und die rechtwinklig zu ihr thätige Kraft m—S, welche zum Drehen (Manövriren) des Schiffes dient.

(Siehe Fig. 23a im Anhang.)

Die Veranschaulichung dieses Satzes wird durch folgende Beispiele gegeben:

1. Das Segel V—S steht senkrecht zur Kielrichtung K—r. Der Wind a—c trifft Segelfläche wie Kielebene des Schiffes in einem Winkel von 45°, also schief. Die Kraft des Windes a—c als Resultirende zerlegt sich in 2 Komponenten (Komposanten), nämlich b—c parallel mit dem Segel V—S und c—d normal auf das Segel drückend. Die Kraft b—c streicht längs der Segelfläche und geht verloren. c—d ist die bekommene Kraft. Verlegt man die Druckkraft c—d vor das Segel als Zugkraft f—c und zerlegt diese in die beiden Kräfte e—c und c—g, so erhellt, dass das Schiff sich in der Richtung r—f—c vorwärts bewegt, da e—c und c—g sich das Gegengewicht halten.

 (Siehe Fig. 24 im Anhang.)

2. Das Segel V—S steht schief zur Kielebene K—r, ist also angebrasst. Der Wind a—c fällt schräg in die Segel und zur Kielrichtung.

 a—c ist die Gesammtkraft des Windes,

 c—d ist die bekommene Kraft,

 c—f ist die Richtung, in welcher das Schiff sich bewegen würde, wenn nicht die Form des Schiffskörpers eine Modification bedingte. Weil der Widerstand des Wassers auf die Breitseite des Schiffes bedeutender ist als in der Richtung des Kieles, so muss sich das Schiff in einer der Richtungen r1 · 2 · 3 · 4 · etc. bewegen und kann nicht in der Richtung r9 seinen Fortgang nehmen.

 (Siehe Fig. 25 im Anhang.)

 Die Kielrichtung K—r bleibt unverändert, da die seitliche Verschiebung stets auf parallelem Kurse K′—r′ erfolgt.

3. Der Wind a—c ist in einem spitzen Winkel gegen die Richtung des Kieles K—r und die Fläche des angebrassten Segels V—S gerichtet. Die bekommene Kraft des Windes ist c—d. Diese zerlegt sich in die Komponente c—f, welche das Schiff in der Richtung r, und die Komponente c—e, welche das Schiff in der Richtung c—g forttreibt.

Der Widerstand des Wassers in der Kielrichtung wird durch den auf die Ebene des Längendurchschnittes überwogen und das Schiff bewegt sich in den Richtungen r1 oder 2 oder 3 und kann nicht die Direktion r4 einnehmen.

(Siehe Fig. 26 im Anhang.)

Die Kielrichtung ist trotz der Abtrift natürlich immer dieselbe K—r, K′—r′.

Es ist hiernach klar, dass die Verschiedenheit der Richtung des Kieles zum Winde bei der Vorwärtsfahrt des Schiffes von der Verschiedenheit der Stellung der Segel zum Winde abhängig ist.

Das Schiff kann mit demselben Winde von demselben Punkte resp. derselben Linie nach den verschiedensten Richtungen

(Siehe Fig. 27 und 28 im Anhang.)

und nach demselben Punkte resp. derselben Linie von den verschiedensten Richtungen aus segeln. (Siehe Fig. 29 und 30 im Anhang.)

Man bedient sich zur Darstellung der verschiedenen Möglichkeiten, bei wechselnder Windrichtung denselben Kurs anzuliegen, der bekannten Figur des quarrée naval. (Siehe Fig. 31 im Anhang.)

Der Standpunkt des Beobachters ist in der Mitte des Schiffes in G, die Kielrichtung E—F. Kommt der Wind aus der Richtung, wohin die Krahnbalken weisen A—G und B—G, also schräg von vorne, so weht er krahnbalksweise, desgleichen wenn er von S—G, P—G, J—G und R—G, O—G, H—G weht. Kommt er aus der Richtung, wohin die Pardunen, welche nach hinten (back) laufende Stage sind, weisen C—G und D—G, also schräg von hinten, so weht er backstagsweise, desgleichen wenn er von N—G und M—G kommt. Kommt er perpendikulär auf den Kiel, also gerade von der Seite L—G und K—G, so weht er dwars (quer) ein und heisst halber Wind. Kommt er gerade von hinten, also genau in der Kielrichtung F—E, so weht er von achtern (hinten). Wenn also das Schiff in der Richtung E—F segeln soll, so muss der Wind entweder vorlicher (weiter nach vorne) als dwars (quer ab) innerhalb des Winkels B G L resp. S G L oder A G K resp. R G K, oder dwars (quer ab) in der Linie L G oder K G, oder achterlicher (weiter nach hinten) als dwars (quer ab) innerhalb des Winkels L G F oder K G F, oder gerade von achtern (hinten) auf der Linie F E in die Segel fallen. Man sagt dann: das Schiff segelt am oder beim Winde oder mit schiefem Winde, und zwar mit Steuerbordhalsen zu (d. h. zugesetzt) oder über Backbordbug liegend oder mit Backbordschooten, wenn der Wind vom Winkel B G L resp. S G L, dagegen mit Backbordhalsen zu (d. h. zugesetzt) oder über Steuerbordbug liegend oder mit Steuerbordschooten, wenn er vom Winkel A G K resp. R G K eingeschlossen wird.

(Siehe Fig. 27 D D' B B', Fig. 28 A A', Fig. 29 D D' B B', Fig. 30 A A', Fig. 31a und 31b.)

Das Schiff segelt dwarswinds oder mit halbem Winde, und zwar von Steuerbord ein, wenn derselbe aus der Richtung L G, dagegen von Backbord ein, wenn derselbe aus der Richtung K G weht.

(Siehe Fig. 27 H H', Fig. 28 B B', Fig. 29 H H', Fig. 30 B B', Fig. 31c.)

Das Schiff segelt mit fliegenden oder raumen Schooten (die Luvschoote ist beim Backstagswind fliegend) oder mit breitem Winde, mit Backstagswind, mit Greeptauswind, mit Raumschootswind, mit raumem Winde und zwar von Steuerbord ein oder auf Steuerbordquarter, wenn derselbe von Winkel L G F, dagegen vom Backbord ein oder auf Backbordquarter, wenn er vom Winkel K G F eingeschlossen wird.

(Siehe Fig. 27 R R', Fig. 28 C C', Fig. 29 R R', Fig. 30 C C', Fig. 31e.)

Das Schiff segelt zwischen 2 Halsen oder mit offenen Halsen oder platt vorm Winde, wenn derselbe in der Kielrichtung F—E, also gerade von hinten, weht.

(Siehe Fig. 27 V, Fig. 28 D, Fig. 29 V, Fig. 30 D, Fig. 31d.)

Hierbei ist anzumerken, dass im gewöhnlichen Leben der Seemann schon dann von Raumschootssegeln spricht, wenn das Schiff nicht dicht am Winde, d. h. so nahe, als es seiner Bauart und Besegelung zufolge überhaupt an den Wind gehen kann, und nicht „voll und bei“, d. h. so nahe als es gut an den Wind gehen kann, so dass die Segel nicht killen (flattern), segelt.

(Siehe Fig. 31 im Anhang.)

„Voll und bei" segelt ein Schiff am Winde, wenn es das Maximum an Geschwindigkeit und zugleich das Minimum von Abtrift am Winde als Resultat erzielt.

Kann also ein Schiff bei Winde aus S—G oder R—G noch Kurs E—F anliegen und segelt es thatsächlich diesen Kurs bei A—G oder B—G Wind, so segelt es $1/2$ Strich raumschoots. Vermag es bei Wind aus O—G oder P—G den Kurs E—F anzuliegen und segelt diesen Kurs bei H—G oder J—G Wind, so segelt es $1^1/_2$ Strich raumschoots. Ist es im Stande höchstens bei Wind aus H G oder J G den Kurs E F anzuliegen und segelt etwa 7 Strich am Winde, so fährt es 1 Strich raumschoots. Bei Wind aus der Richtung N G würde dasselbe Schiff 4 Strich raumschoots segeln. Diese Strichzahl ergiebt sich also aus der Differenz der Winkel, welche von Kiel und Wind (E—G und N—G) und von Kiel (E—G) und Bahn des Segels „voll und bei" (z. B. J—G) im Gegensatze zu „dicht" am Winde (z. B. P—G) eingeschlossen werden. Diese Differenz ist im Beispielsfalle J G N = 4 Strich; also ein Schiff, welches 6 Strich vom Winde absegeln kann und mit dem Winde 2 Strich achterlicher als dwars fährt, segelt 4 Strich raumschoots.

Ueber das Verhältniss des Schiffskurses zur Windrichtung im Hinblick auf die Segelstellung und über das Maass und die Grenze des Einfallswinkels des Windes in die Segelfläche ist im Besonderen noch das Folgende zu bemerken.

Je gestreckter das Segel steht, um so kleiner kann der Einfallswinkel des Windes sein, um so näher kann das Schiff an den Wind gehen und um so grösser ist die Wirkung des Windes unter allen Umständen auf die Segelfläche.

Je mehr das Segel sich bauscht, desto mehr verringert sich der Nutzeffekt des Windes. Nimmt die Krümmung des Segels bis zur Halbkugelform zu, so wird die Triebkraft des Windes bis auf den vierten Theil der Wirkung sinken, welche sie auf eine völlig ebene Segelfläche ausgeübt haben würde. Keine Segelfläche ist völlig eben, aber es ist möglich, der bogenartigen Wölbung des vom Wind gefüllten Segels mehr oder weniger entgegen zu treten.

Je kleiner das Segel ist, um so besser lässt es sich strecken, und daher können kleinere Schiffe in der Regel dichter beim Winde segeln als grössere. Am vollkommensten lässt sich das Sprietsegel, welches in seiner Diagonale durch eine Stange (Spiere, Spriet) ausgespannt ist, strecken. Ein Boot mit diesem Segel bedarf daher des geringsten Einfallswinkels des Windes. Die Streckbarkeit des Gaffel- resp. Baumsegels übertrifft diejenige des Raasegels, weil ersteres seiner Länge nach am Maste befestigt und schon hierdurch stetig an der einen Seite gespannt ist. Für die Möglichkeit der Verringerung des Einfallswinkels unbeschadet der Wirksamkeit der Windkraft ist überdies die Schärfe des Schiffsrumpfes von Wichtigkeit. Das höchste in dieser Beziehung leistet heut zu Tage die zum Zweck der Regatta erbaute Yacht, bei welcher der Widerstand des Wassers in der Richtung der Längenachse auf ein Minimum reduzirt, und in der Richtung der Querachse möglichst erhöht ist.

Endlich ist die Entscheidung der Frage, wie nahe ein Schiff beim Winde segeln kann, von der Thatsache abhängig, bis wie weit die Segel abgebrasst, d. h. wie weit die Leebrassen (auf der dem Winde entgegengesetzten Seite) angeholt werden können.

Nun können Raasegel bis zu einem Winkel von $2^1/_2$ Strich zur Kielrichtung, Schratsegel bis zu einem solchen von 1 Strich, ja sogar von nur 9^0 zur Kielrichtung gebrasst werden. (Siehe Fig. 31a im Anhang.)

Auf dieser Thatsache beruht neben der grösseren Streckbarkeit die Vorzüglichkeit des Vor- und Achterschooners vor dem Vollschiffe für das Segeln beim Winde.

Der Einfallswinkel des Windes in das Raasegel muss, um dasselbe voll stehen zu machen, $3^1/_2$ Strich betragen; für das Schratsegel kann ein solcher von $2^1/_2$ Strich genügen.

Das Raaschiff kann demnach mit vollen Segeln regelmässig nur bis auf 6 Strich ($3^1/_2$ Strich der Einfallswinkel des Windes, $2^1/_2$ Strich der Winkel zwischen der Kielrichtung und der abgebrassten Raa) an den Wind gebracht werden.

(Siehe Fig. 32 und 32a im Anhang.)

Steht der Wind hierbei von Steuerbord (auf der rechten Seite der Längenachse des Schiffes aus dem Gesichtspunkte des von hinten nach dem Vordertheile Schauenden) ein, so segelt das Schiff mit Steuerbordhalsen beim Winde,

(Siehe Fig. 32 und 31a, 31b im Anhang.)

oder liegt über Backbordbug (drängt gegen die linke Seite unten, da es unter dem Drucke des Seitenwindes sich schräg neigt, und liegt über derselben).

Fällt der Wind von Backbord ein, so segelt das Schiff mit Backbordhalsen beim Winde — (siehe Fig. 32a) — oder liegt über Steuerbordbug.

Ein Schiff mit lateinischen Segeln, Schonersegeln etc. kann mit vollen Segeln in der Regel bis auf $4^1/_2$ Strich ($3^1/_2$ Strich der Einfallswinkel des Windes und 1 Strich der Winkel des Segels zum Kiel, oder 3 Strich der Einfallswinkel des Windes und $1^1/_2$ Strich der Winkel des Segels zum Kiel) mit Steuerbordhalsen — Fig. 33 — (vergl. Fig. 31a, 31b) — oder mit Backbordhalsen — Fig. 33a — beim Winde segeln.

Anmerkung:

[In Fig. 33 und 33a ist die Segelfläche für den Fall, dass die Segel bis auf $1^1/_2$ Strich abgebrasst sind, punktirt.]

Yachten können bis zu $3^1/_2$ Strich ($2^1/_2$ Strich der Einfallswinkel des Windes und 1 Strich der Winkel zwischen Segel und Kiel) beim Winde mit Steuerbordhalsen — (Fig. 34) — oder mit Backbordhalsen — (Fig. 34a) — segeln.

Sehr scharf gebaute Raaschiffe können es auf 5 Strich, und Yachten auf fast 3 Strich bringen. Doch sind dies Ausnahmen. Das Segeln beim Winde ist, wie man sieht, innerhalb gewisser Grenzen ein Segeln gegen den Wind.

Die weitere Auseinandersetzung nimmt das Vollschiff (Schiff mit Raasegeln) zur Grundlage.

Kommt der Wind in der Richtung senkrecht zum Kiel ein, so dass das Schiff 8 Strich vom Winde ab segelt, so fährt es mit halbem Winde und zwar über Backbordbug — (Fig. 35) — oder über Steuerbordbug — (Fig. 35a) — liegend. Der Wind fällt 4 Strich in die Segel ein und diese sind von der Stellung dicht am Winde aus so weit angebrasst (durch Anholen der Luvbrassen auf der Seite des Windes), dass sie 4 Strich zum Kiele stehen.

Fällt der Wind achterlicher als dwars (schräg hinter dem Segelbalken — Fig. 36: S—B —) in die Segel und bildet also mit der Kielebene nach vorne einen stumpfen Winkel, so segelt das Schiff mit Backstagswind, und zwar über Backbordbug — (Fig. 36) — oder über Steuerbordbug — (Fig. 36a) — liegend.

Die Segel stehen z. B. $5^1/_2$ Strich zum Kiel, während der Wind 4 Strich achterlicher als dwars, d. h. $6^1/_2$ Strich in die Segel fällt, so dass das Schiff 12 Striche vom Winde ab segelt.

Liegen Wind- und Kielrichtung in derselben Ebene, so dass das Schiff 16 Strich vom Winde ab segelt, so fährt es mit offenen Halsen oder läuft platt vor dem Winde, und die Segel stehen je 8 Strich zum Kiel und zum Winde, da die Raaen vierkant gebrasst sind.

(Siehe Fig. 37 im Anhang.)

Ein Raaschiff, welches z. B. nur bis zu 6 Strich (Raaen 3 Strich eingebrasst, Wind 3 Strich einkommend) an den Wind gehen kann, würde beim Raumen (nach rückwärts Umschlagen) des Windes z. B. von ONO über Ost und Südost bis Süd, und beim Schraalen (nach vorwärts Umspringen) des Windes von dort über Südwest und West bis WNW seinen Nordkurs durch blosse Aenderung der Segelstellung beibehalten können.

(Siehe Fig. 38 im Anhang.)

Das Maass des Anbrassens (Anholen der Luvbrassen, wodurch die Segel dem Winde weniger ausgesetzt werden) und des Abbrassens (Anholen der Leebrassen, wodurch die Segel vom Winde mehr gefüllt werden) der Raaen bestimmt sich nach dem Erfahrungssatze, dass beim Raumschootssegeln die beste Stellung der Raaen in der Halbirungslinie des durch Kiel und Wind eingeschlossenen Winkels liegt. Indem man vom Segeln bei dem Winde ausgeht, fasst man diese Regel dahin, dass für je 2 Strich Abhalten des Schiffes oder — was dasselbe ist — Raumen des Windes die Raaen je 1 Strich aufgebrasst resp. die Schooten um 1 Strich aufgefiert werden müssen.

Da der Wind beim Kreuzen (Laviren) schief in die Segel fällt, so erleidet das Schiff mehr oder weniger Abtrift. Der Weg des Schiffes durchs Wasser wird nicht so nahe am Winde sein, als es scheinbar seinen Kurs anliegt. Z. B. ein Raaschiff, welches 6 Strich am Winde liegt, wird in Wahrheit 7 Strich vom Winde segeln. Und wenn die Abtrift 2 Striche beträgt, so wird es, ohne gegen den Wind an Weg zu gewinnen, immer auf derselben Linie hin- und hersegeln. Ja, es kann sogar vorkommen, dass es in Folge bedeutender Abtrift stetig an Weg verliert und abtreibt, anstatt an Weg zu gewinnen. Mit dieser Thatsache hat man zu rechnen.

Anmerkung:

[Die Brassen bewegen die Stocken (Oberenden) der Raaen horizontal und heissen an der Windseite Luvbrassen und unter dem Winde Leebrassen. Die Segel resp. Raaen sind vierkant gebrasst, wenn Raa und Schiffskiel rechte Winkel bilden; vollgebrasst, wenn die Segel mit ihrer Leeseite dem Hinterschiff näher sind, als mit ihrer Luvseite (dann fällt der Wind in die Innenseite); back- oder gegengebrasst, wenn sie mit ihrer Luvseite dem Hinterschiffe näher sind, als mit ihrer Leeseite (dann fällt der Wind in die Aussenseite). Die Schoten ziehen die Schoothörner (Unterenden) der unteren Raasegel nach hinten an der Leeseite. Die Halsen ziehen die der Untersegel nach vorne an der Luvseite und correspondiren den nicht auf allen Raaschiffen vorhandenen Contrebrassen. Die Halsen drücken also die Luvseite des Schiffes aus.

(Siehe Fig. 39 und 39a im Anhang.)

Bei dreieckigen Segeln führt die Schote die lose Ecke, und bildet der Hals die untere am Stag festsitzende Ecke des Segels.

(Siehe Fig. 39 b im Anhang.)

Das Anholen der Halsen nennt man das Zusetzen, und dieses geschieht auf der Seite, von welcher der Wind kommt. Der Name Hals ist dem menschlichen Körper entlehnt. Wie der Hals den Kopf und Rumpf mit einander verbindet, so verbindet die nach vorne gespannte Doppelschote, der sogenannte Hals, das Segel mit dem Schiffsrumpf. Umgekehrt ist die Redensart „Hals geben" für „nachgeben (sich fügen)" der Seemannssprache entlehnt, da das Anholen (Zusetzen) der Halsen sich nach dem Winde richtet.

Der Name Hals kehrt bekanntlich auch in der Gebirgssprache wieder und bezeichnet einen mässigen Bergrücken, welcher zwischen höheren Bergrücken läuft und dieselben verbindet. Auch die schmale Erdzunge, durch welche eine Halbinsel mit dem festen Lande verbunden ist, heisst Hals.

Ein unglücklicher Sprachgebrauch hat die Worte „Hals und Bug" konfundirt und das Verständniss der Angabe der Lage des Schiffes am Winde erschwert.

Das Schiff „liegt über Steuerbordsbug", wenn dieser dadurch, dass das Schiff schräg nach rechts geneigt ist, tiefer als bei wagerechter Schiffslage in's Wasser taucht, während die linke Schiffsseite und also auch der Backbordsbug um so viel mehr aus dem Wasser herausgehoben sind. Dann segelt das Schiff „mit Backbordshalsen zu" (nämlich: gesetzt) oder „auf Backbordshalsen" oder einfach „mit Backbordshalsen."

Nun hat sich seit einigen Jahrzehnten neben dieser ganz klaren Ausdrucksweise eine irreführende aus Nordamerika eingeschlichen, indem einzelne Schiffer und Schriftsteller von einem „Liegen über Steuerbord- resp. Backbordhals" oder einem „Segeln über den und den Hals" sprechen und dieses in dem Sinne thun, als ob das Schiff über den Bug läge, für dessen Bord die Halsen genannt sind, so dass also Bug und Hals gleichsam identificirt und jedenfalls verwechselt werden.

Man vermeidet jede Unklarheit, wenn man fragt: mit welchem Winde segelte das Schiff? Von wo (von Steuer- oder Backbord) stand oder kam der Wind ein?

Seemännisch gesprochen ist der Hals „luv", der Bug dagegen „lee" beim Segeln am Winde.]

§ 10.

4. Der Dampf.

A. Mit der Nutzbarmachung der Spannkraft des Wasserdampfes tritt eine neue Triebkraft in die Schifffahrt ein und wird zum Schöpfer einer neuen Schiffsart, des Dampfschiffes.

Die Grösse der Spannkraft des Dampfes findet in zweifacher Weise ihren Ausdruck.

Entweder

> man benennt den Dampfdruck auf eine bestimmte Flächeneinheit nach Massgabe einer bestimmten Gewichtseinheit — z. B. der Dampfdruck beträgt 2 Kilogramm auf 1 Quadratcentimeter —

oder

> man bezeichnet ihn als die Vielheit, um welche er im Einzelfalle den mittleren Luftdruck übersteigt.

Z. B. die Grösse des Luftdruckes an der Erdoberfläche, genauer: am Meeresspiegel, beträgt 10 310 Kilogramm auf 1 Quadratmeter, und diese Luftspannung nennt man 1 Atmosphäre. Ist also die Dampfspannung im konkreten Falle 5 Mal so gross, d. h. macht sie 5 Atmosphären aus, so drückt sie mit 51 550 Kilogramm auf 1 Quadratmeter, oder mit 5,2 Kilogramm auf 1 Quadratcentimeter, oder mit einer Kraft von 15 Pfund (englisch) auf 1 Quadratzoll (englisch).

Je höher die Temperatur des Dampfes ist, um so grösser ist die Spannkraft, um so stärker der Druck, um so schwerer das Gewicht, um so geringer das spezifische Volumen des Dampfes und um so schneller die Fahrt des Schiffes.

Z. B.:

Temperatur des Dampfes in Graden Celsius	Spannkraft des Dampfes in Atmosphären	Druck des Dampfes auf 1 Quadratcentimeter in Kilogrammen	Gewicht von 1 Kubikmeter des gesättigten Dampfes in Kilogrammen	Spezifisches Volumen des Dampfes d. h. 1 Volumen Wasser giebt ? Volumen Dampf	Beispielsweise Fahrt eines Schiffes in Seemeilen in einer Stunde
100,0	1	1,033	0,606	1650	5 (langsam)
120,6	2	2,067	1,163	860	9 (halbe Kraft)
133,9	3	3,100	1,702	587	—
144,0	4	4,134	2,230	448	13 (volle Kraft)
152,2	5	5,167	2,750	364	—
180,3	10	10,334	5,270	190	—

Nach der Grösse der Dampfspannung pflegt man die Maschinen in Nieder-, Mittel- und Hochdruckmaschinen zu theilen. Bei den Niederdruckmaschinen beträgt die Dampfspannung höchstens etwa $1^1/_2$ Atmosphären, bei den Mitteldruckmaschinen $1^1/_2$—3 Atmosphären und bei den Hochdruckmaschinen mehr als 3 Atmosphären.

Die Niederdruckmaschinen sind jetzt in der Schiffahrt noch vielfach vertreten und immer mit einem sogenannten Kondensator versehen.

Die Schiffsdampfmaschine enthält als wesentliche Bestandtheile:

1. die Kessel, jetzt meistens Röhrenkessel, zur Erzeugung des Dampfes,
2. die Cylinder mit Kolben und Ventilen zur Benutzung des Dampfes,
3. den Kondensator zur Verdichtung des Dampfes,
4. die Luftpumpe zum Fortschaffen des Kondensationswassers und zur Erzeugung eines Vakuum.

Man unterscheidet hiernach, je nachdem der gebrauchte Dampf verdichtet wird oder nicht, zwei Hauptgruppen von Dampfmaschinen, solche **mit** und solche **ohne** Kondensation, d. h. mit oder ohne Niederschlagung des im Cylinder gebrauchten Dampfes zu Wasser in einem besonderen Raume, dem sogenannten Kondensator, zum Zwecke abermaliger Verwandlung in und Verwerthung als Dampf.

Beide Arten von Dampfmaschinen kommen mit und ohne Expansion vor, d. h. es tritt entweder während des **ganzen** Kolbenhubs (Schubs) frischer Dampf hinter

den Kolben (keine Expansion), oder nach Zurücklegung eines Theiles des Kolbenniederganges wird die Zuleitung des Kesseldampfes zum Cylinder abgesperrt und der Kolbenlauf durch den bei abnehmender Spannung sich weiter ausdehnenden Dampf (Expansion) vollendet.

Die Dampfmaschinen sind also

entweder	Maschinen	ohne	Kondensation	und ohne	Expansion
oder	„	„	„	aber mit	„
„	„	mit	„	und mit	„
„	„	„	„	aber ohne	„

Die höchste Dampfspannung erzielt man heutzutage bei der Oberflächenkondensation, indem man den Dampf in geschlossenem Raume ein System von Röhren, durch welche beständig kaltes Wasser zirkulirt, bestreichen und durch Berührung der kalt gehaltenen Oberfläche der Röhren in destillirtes Wasser sich verwandeln lässt. Hier lässt man also nicht den kondensirten Dampf mit dem Kondensationswasser ablaufen, um ihn mit kaltem Wasser zu mengen, sondern pumpt das Wasser aus dem Kondensationsgehäuse und schafft es in den Dampfkessel zurück, welcher dergestalt stets mit demselben salzfreien Wasser, ohne Inkrustationsgefahr durch das Salz des Seewassers, gespeist wird.

Das verbreitetste Schiffsmaschinensystem ist jetzt das sogenannte Compoundsystem, eine Verbesserung des sogenannten Woolf'schen. Die Maschine hat zwei Cylinder, von denen der kleinere den Dampf direkt aus dem Kessel erhält und zum Theil expandirt, während der grössere den Dampf zur weiteren Expansion aufnimmt und nach vollendetem Hub in den Kondensator entströmen lässt.

Die Initialspannung (Kesselspannung) beträgt durchschnittlich 4 bis 6 Atmosphären (60 bis 90 Pfund englisch) und kann noch weiter getrieben werden.

Neuerdings ist man zur dreifachen, ja sogar vierfachen Expansionsmaschine übergegangen.

Die Grösse der Maschinenleistung wird nach einem imaginären Massstabe, der sogenannten Pferdekraft bestimmt. Als Pferdekraft bezeichnet man die Kraft, welche erforderlich ist, um 75 Kilo einen Meter hoch, oder ein Kilo 75 Meter hoch in der Sekunde zu heben.

In dem Begriffe „Pferdekraft" steckt also ausser der Arbeit, d. h. dem überwundenen Widerstande (Gewicht) und dem vom Angriffspunkte des Widerstandes aus in der Richtung der Kraft zurückgelegten Wege, noch das Element der Zeit.

Anfänglich, als man nur Niederdruckmaschinen kannte, setzte man die Pferdekraft als Einheitsmass für die Leistungsfähigkeit der Maschine auf 33 000 Minuten-Fusspfunde (englisch) fest, und nannte diese die nominelle Pferdekraft.

Die Bestimmung derselben ist heutzutage ziemlich willkürlich und wird von verschiedenen Schiffsbauern nach verschiedenen Formeln verschieden festgestellt.

Seit Anwendung der Mittel- und Hochdrucksmaschinen blieb die nominelle Leistung der Maschinen weit hinter der Wirklichkeit zurück und man suchte jetzt die wirkliche Nutzleistung der Maschine durch Angabe der wirklichen Pferdestärken zu bestimmen und nannte letztere die indizirte Pferdekraft, weil die Höhe des wirksamen mittleren Dampfdruckes aus Kurven gewonnen wird, welche vermittelst eines Instruments, Indikator genannt, verzeichnet werden. Die sogenannte indizirte Pferde-

stärke entspricht aber nicht der sogenannten effektiven, sondern letztere ist geringer, weil ein Theil der indizirten Kraft zur Ueberwindung der todten Widerstände sowie zum Betriebe der Luftpumpe verwandt werden muss und nur der übrig bleibende Theil für den Betrieb des Propeller verfügbar bleibt. Dieser Rest, etwa $^3/_4$ und nach Abzug des Slip nur circa $^1/_2$ der indizirten Pferdekraft betragend, ist die effektive Pferdekraft. Man hat sodann noch die Bezeichnung „theoretische Pferdekraft" für die Arbeit, welche die Maschine nach Berechnung leisten soll. Dieselbe ist fast allemal grösser als die indizirte.

Grössere Maschinen von 3000—10 000 indizirten Pferdekräften machen circa 50—70 Umdrehungen in der Minute, mittlere Maschinen von 1800—3000 indizirten Pferdekräften etwa 70—90 Umdrehungen in der Minute und kleinere Maschinen von 600—1800 indizirten Pferdekräften ungefähr 90—120 Umdrehungen in der Minute.

Was das Verhältniss der entwickelten Maschinenkraft zur Fahrgeschwindigkeit des Schiffes betrifft, so giebt es für jedes Schiff eine Grenze, über welche hinaus jede Fahrtzunahme wegen des Wachsthums des Luft- und Wasserwiderstandes nur mit einer unverhältnissmässigen Erhöhung der Maschinenkraft und folgeweise einem rapiden Anwachsen des Kohlenkonsums erreichbar ist. Denn der Schiffswiderstand wächst mit dem Quadrate, die geleistete Maschinenarbeit aber mit dem Kubus der Geschwindigkeit.

Z. B.: Dasselbe Einzel-Schraubenschiff, welches mit 3400 Pferdekräften eine Geschwindigkeit von 11,91 Knoten erreichte, erlangte mit 6650 Pferdekräften eine Geschwindigkeit von 13,84 Knoten, bei 5600 Pferdekräften eine Geschwindigkeit von nahezu 13 Knoten, bei 4000 Pferdekräften eine Geschwindigkeit von $12^1/_2$ Knoten. Demselben Doppel-Schraubenschiffe, welches mit 8600 Pferdekräften 15 Knoten lief, wurde bei 8000 Pferdekräften eine Geschwindigkeit von $14^1/_2$ Knoten ertheilt.

Die für die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten eines Schiffes benöthigten Pferdekräfte verhalten sich wie die dritten Potenzen der Fahrten. Also z. B.

$$8^3 : 10^3 = 600 : 1172,$$

d. h. wenn zu 8 Knoten Fahrt 600 Pferdekräfte nöthig sind, so erfordern 10 Knoten Fahrt 1172 Pferdekräfte (indizirt).

Auch der Kohlenverbrauch ändert sich wie die dritten Potenzen der Fahrten. Also z. B.

$$12^3 : 8^3 = 40 : 12$$

d. h. wenn bei 12 Knoten Fahrt täglich 40 Tonnen Kohlen verbraucht werden, so gebraucht man bei 8 Knoten Fahrt nur 12 Tonnen.

Man ersieht hieraus, dass es wegen der bedeutenden Zunahme des Kohlenverbrauches auf Handelsdampfern nur ganz ausnahmsweise von Vortheil ist, etwas mehr Fahrt oder, was dasselbe ist, eine etwas schnellere Reise zu machen, dass es dagegen oft sehr wichtig und folgenreich ist, wenn man zu Zeiten seine Fahrt mässigt, um mit knappem Kohlenvorrath noch für eine gegebene Strecke auszureichen.

Z. B. ein Dampfer hat noch 120 Tonnen Kohlen an Bord und 1900 Seemeilen bis zum nächsten Hafen resp. bis zum Bestimmungshafen vor sich. Da dieser Dampfer nun bei 12 Knoten Fahrt täglich 40 Tonnen Kohlen verbraucht, so kann

er nur 3 Tage noch unter Dampf fahren und hat dann erst 864 Seemeilen zurückgelegt, nämlich 3 (Tage) × 24 (Stunden) × 12 (Knoten) = 864 Seemeilen. Beschränkt der Schiffer dagegen den Kohlenverbrauch auf 12 Tonnen Kohlen täglich und reduzirt er folgeweise seine Fahrt auf 8 Knoten in der Stunde, so kommt er mit seinem Kohlenvorrathe 10 Tage aus und kann sogar 1920 Seemeilen unter Dampf zurücklegen, nämlich 10 (Tage) × 24 (Stunden) × 8 (Knoten) = 1920 Seemeilen.

Dieses Beispiel lehrt den Unwerth so mancher Begründung der Ablehnung einer Hilfeleistung auf See mit mangelndem Kohlenvorrath. Nicht die Kohlen fehlen allemal, aber sehr oft der gute Wille, durch Abgabe von Kohlen an den Konkurrenten sich selber Zeitverlust zu bereiten.

Einen guten Durchschnittsanhalt für den Kohlenverbrauch in englischen Pfunden per indizirte Pferdekraft und Stunde ergiebt das folgende Schema:

Maschinen mit indizirten Pferdekräften	Compound-Maschine		Expansions-Maschine	
	mässige Fahrt	volle Kraft	mässige Fahrt	volle Kraft
über 2000 I H P	2 ℔	2½ ℔	3¼ ℔	3¾ ℔
1000—2000 I H P	2¼—2½ ℔	2¾—3 ℔	4—4½ ℔	4½—5 ℔
unter 1000 I H P	2½—3 ℔	3—3½ ℔	4½—5 ℔	5—5½ ℔

Es leuchtet nach Obigem ein, dass die im Verkehr vielfach geübte Angabe der Fahrt des Schiffes durch Benennung der Höhe resp. der Menge der Dampfspannung oft nur eine sehr unklare Vorstellung von der Grösse des in einer bestimmten Zeiteinheit zurückgelegten Weges giebt.

Mit „voll Dampf“, mit voller Kraft fahren, in voller Fahrt sein, heisst: die höchste zulässige, der Stärke der Kessel entsprechende Dampfspannung entwickeln und voll verwerthen. Mit halber Kraft fahren, heisst die Hälfte der Maximaldampfspannung benutzen. Damit wird man häufig drei Viertheile der grössten Fahrgeschwindigkeit erzielen. Langsam fahren heisst bald, einer so geringen Dampfspannung sich bedienen, dass die erzeugte Fahrgeschwindigkeit noch eben ausreicht, um das Schiff im Gehorsam gegen das Ruder zu halten, bald, nur so wenig Dampf verwenden, dass die Maschine überhaupt nur noch im Gange bleibt und das Schiff vorwärts (resp. rückwärts) bewegt, sollte auch die Steuerkraft des Ruders nur noch eine minimale sein oder ganz in die Brüche gehen. Bisweilen nennt man die Gangart der Maschine im letzten Falle speziell: „ganz langsam (dead slow)“. Vielfach besteht aber die Unsitte, die Bestimmung der halben und langsamen Fahrt der Verständigung zwischen Schiffer und Maschinisten zu überlassen, und das führt dann nicht selten zu einer willkürlichen Erhöhung der Dampfbenutzung und Fahrgeschwindigkeit, so dass die Benennungen unwahr werden.

So bedeutet „langsam fahren“ oft: die Fahrt nur auf die Hälfte ihres Maximum verringern.

Die Entwickelung der Schiffsmaschine ist in den letzten Jahrzehnten eine gewaltige, man kann fast sagen: eine forcirte gewesen.

I. Bis in die Mitte der fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts währte die Herrschaft der Watt'schen Niederdruckmaschine. Die Dampfspannung ergab einen Ueberdruck von 1—2 kg per qcm.

Der Kohlenverbrauch betrug 2,5 kg per indizirte Pferdekraft und Stunde.

Ein Schiff von 1000 indizirten Pferdekräften benöthigte für 20 Tage ein Kohlenquantum von 1400 Tonnen (inkl. 20 pCt. eisernen Bestandes).

II. In den sechziger Jahren vollzog sich die einschneidendste Umwälzung durch Einführung des Oberflächenkondensators. Die Verwendung des Dampfes wurde verbessert durch Steigerung der Dampfspannung und stufenweise Expansion.

Der Kohlenverbrauch betrug jetzt 1,5 kg per indizirte Pferdekraft und Stunde.

Ein Schiff von 1000 indizirten Pferdekräften brauchte jetzt für 20 Tage 900 Tonnen Kohlen (inkl. Reserve), ersparte also 30 pCt.

In dreifacher Weise hat sich dieser Vortheil bislang einer Steigerung fähig gezeigt:

1. In der Verbundmaschine, einer Kombination von Hoch- und Niederdruck Der Kohlenverbrauch beträgt hier 1 kg per indizirte Pferdekraft und Stunde.
2. In der zweifachen Expansionsmaschine, in welcher die Dampfspannung einen Ueberdruck von 4—6 kg per qcm erzielt, so dass ein Schiff von 1000 indizirten Pferdekräften für 20 Tage mit 600 Tonnen Kohlen (inkl. 20 pCt. Reserve) auskommt.
3. In der dreifachen Expansionsmaschine mit einem Kesselüberdruck von 10—12 kg per qcm. Da der Kohlenverbrauch nur auf 0,70 kg Kohlen per indizirte Pferdekraft und Stunde sich beziffert, so bedarf ein Schiff von 1000 indizirten Pferdekräften für eine Reise von 20 Tagen nur eines Vorrathes von 450 Tonnen Kohlen (inkl. 20 pCt. eisernen Bestandes).

Der Unterschied zwischen Einst und Jetzt spricht sich in überraschender Weise in folgenden Zahlen aus.

	Ueberdruck per Quadratcentimeter in Kilogrammen	Indizirte Pferdekräfte per Quadratcentimeter Rostfläche	Indizirte Pferdekräfte per Kilogramm Dampf u. Sekunde	Kohlenverbrauch p. indizirte Pferdekraft und Stunde in Kilogrammen	Täglicher Kohlenverbrauch per 1000 indizirte Pferdekräfte in tons	Gewicht der Maschine (inkl. Wasser) p. indizirte Pferdekraft in Kilogrammen	Nutzbar gemachte Maschinenleistung für die Fortbewegung in Prozenten	Grösste Geschwindigkeit in Knoten per Stunde
Watt'sche Niederdruckmaschine . .	1,33	50	180	2,5	60	250	35	14
Dreifache Expansionsmaschine mit den neuesten Verbesserungen	12	200	600	0,6	15	90	55	20

B. Mit dem Eintritt des Dampfes in die Schifffahrt ist dieselbe vom Winde unabhängig geworden. Und darin liegt die Bedeutung der Dampfkraft. Das Dampfschiff ist im Stande, den nächsten Weg ans Ziel trotz widriger Winde, ja selbst in Windstille, zu verfolgen. Dieser Werth wird noch erhöht durch Verbesserung der Maschinen, welche bei Ersparniss an Kohlen, also Kosten, dem Dampfschiffe eine dem Segelschiffe weit überlegene Fahrgeschwindigkeit, also einen Zeitgewinn (time is money!) verschaffen.

Schnelle grosse Oceandampfer	laufen	14	Knoten in der Stunde u. mehr (22 Knoten ist heutzutage das Höchste).
gewöhnl. „ „	„	12—14	„ „ „ „
„ Frachtdampfer	„	9—12	„ „ „ „

Die durch die Triebkraft des Dampfes bewegten Schiffe heissen Dampfschiffe. Sie kommen in dreifacher Art vor: als Räder-, Schrauben- und Reaktionsdampfschiffe.

I. Das Reaktionsdampfschiff ist das neueste Dampfersystem und bis jetzt noch kaum aus dem Stadium des Versuches herausgetreten.

Das Prinzip der hydraulischen Reaktion beruht auf dem Schöpfen des Wassers durch Oeffnungen im Boden des Schiffes vermittelst einer durch Dampf getriebenen Kreiselpumpe und auf dem Hinauswerfen des Reaktionswassers über dem Wasserspiegel durch Röhren. Die fortgeschleuderten Wasserstrahlen wirken wie Staken, welche das Schiff fortschieben. Daher hat der Verlust des Ruders auch keine vitale Bedeutung für die Handhabung eines Reaktionsschiffes, da man durch Verminderung resp. Verstärkung des Wasserstrahls auf der einen oder der anderen Schiffsseite das Schiff steuern kann. Ja, man kann auf diese Weise das stillliegende Schiff um seine Vertikalaxe drehen, indem man auf der einen Seite das Wasser nach vorne, auf der anderen Seite nach hinten strömen lässt. Endlich kann das Reaktionsschiff ohne Aenderung des Maschinenganges durch blosses Umkehren der Ventile schneller als ein Schraubendampfer zum Stillstande und Rückwärtsgehen gebracht werden.

Dagegen ist der Wasserstrahlpropeller weniger wirksam als das Schaufelrad und die Schraube für die Vorwärtsbewegung des Schiffes und für das Drehen während derselben, und daher ist es ihm bis jetzt nicht gelungen, die anderen beiden Bewegungsapparate zu verdrängen oder auch nur neben ihnen äquivalente Bedeutung zu erlangen.

II. Der älteste vom Dampf getriebene Treibapparat war das Rad oder Schaufelrad. Das Rad resp. die Räder befinden sich entweder in der Mitte des Schiffskörpers oder hinter dem Schiffe oder, und das ist jetzt die Regel, an jeder Seite des Schiffes. Unter der Voraussetzung einer gleichmässigen Eintauchung der Räder an der Steuer- und Backbordseite sind die Räder ein vorzüglicher Fortbewegungsapparat. Und was die Manövrirfähigkeit durch Umstellen des einen Rades auf rückwärts, des anderen auf vorwärts zum Zwecke des Drehens des Schiffes und durch Umstellen beider Räder auf rückwärts zum Zwecke des Ausserfahrtsetzens resp. Uebersteuergehens betrifft, so übertrifft der Raddampfer noch das Reaktionsdampfschiff. Im Allgemeinen steuern Raddampfer rückwärts annäherungsweise ebenso gut wie vorwärts. In diesen beiden Punkten liegt die Ueberlegenheit des Rades über die Schraube. Hierbei ist vorausgesetzt, dass der Raddampfer durch hohe Masten und reichliche Takelage oder sehr umfangreiche Radkasten nicht zu viel Windfang bietet.

Denn sonst hört beim Rückwärtsfahren die Kontrole über das Schiff auf, da dieses mit dem Heck in den Wind dreht. In solchem Falle müssen also die Segel zum Drehen des Schiffes neben den Rädern benutzt werden.

Dagegen sind die Räder der Schraube gegenüber im Nachtheil durch den Wechsel in dem Maasse der Eintauchung während einer Seereise. Einerseits ändert sich der Tiefgang des Schiffes gegen das Ende der Reise durch den stattgehabten Kohlenkonsum, und die Räder können dann bei erheblicher Tauchungsdifferenz in Folge des verminderten Gewichts nicht tief genug mehr fassen, und andererseits affiziren die Rollbewegungen des Schiffes den Effekt der Räder beträchtlich. Während das eine Rad tief eintaucht, verzögert sich seine Umdrehungsgeschwindigkeit, und die des anderen Rades, welches gleichzeitig aus dem Wasser gehoben wird, wächst plötzlich. Das Resultat ist eine Abnahme der Fahrgeschwindigkeit unter Vergeudung von Maschinenkraft. Ueberdies wird das Steuern hierdurch erschwert und dem Winde in den Radkasten eine bedeutende Wirkungsfläche geboten. Aus diesem Grunde zieht sich das Rad aus der hohen See in die Flüsse zurück und behauptet sich hier mit Erfolg neben der Schraube. In flachem Wasser, wo die Schraube nicht arbeiten kann, herrscht das Rad allein. Ist die Konstruktion des Räderapparats jedoch derartig, dass nur beide Räder gleichzeitig vorwärts oder rückwärts arbeiten können, so ist die Manövrirfähigkeit des Raddampfers durchgehends geringer als die des Schraubendampfschiffes.

III. Der in der Jetztzeit bei Weitem wichtigste und verbreitetste Propeller ist die Schraube, die Schiffsschraube, sogenannte Archimedische Schraube. Denn sie übertrifft an Nutzeffekt für die Vorwärtsfahrt sowohl Rad als Wasserstrahl. Der Verkehr aber verlangt nach schneller Fahrt der Kauffahrteischiffe und legt auf Manövrirfähigkeit (Drehungsgeschwindigkeit etc.) derselben nur sekundären Werth.

Der Vorgang bei der Aktion der Schiffsschraube lässt sich durch die Drehung einer gewöhnlichen Schraube in einer festgehaltenen Schraubenmutter veranschaulichen. Das Wasser vertritt die Stelle der Schraubenmutter, und die Schraube schneidet in das Wasser gleichsam die Gewinde ein. Um ihre ganze Kraft entwickeln zu können, muss die Schraube ganz ins Wasser eintauchen, und bedarf daher regelmässig tiefen Wassers.

Die erdrückende Mehrzahl der Handelsdampfer hat eine einfache Schraube, einige wenige führen Doppel- oder Zwillingsschrauben. Der Standort der ersteren ist zwischen Achtersteven und Ruderpfosten resp. Rudersteven resp. zwischen Schiff und Ruder, die letzteren befinden sich zu beiden Seiten des Ruders.

Die wirksamste einfache Schraube ist die zweiflügelige, welche geeignet ist, durch den Schraubenbrunnen (Fig. 46) ausgehoben zu werden, wenn das Dampfschiff nur unter Segel fahren und der Wasserwiderstand der Schraube hierbei vermieden werden soll. Die Schraube ist entweder eine rechts- oder linksschlagende (-händige), von den Zwillingsschrauben schlägt die eine in der Regel nach rechts, die andere nach links.

Die meisten Dampfschiffe führen heutzutage eine rechtsschlagende einfache Schraube. Der Zweck der Doppelschraube ist einmal die Konservirung der Triebkraft des Schiffes bei Verlust einer Schraube, sodann die Beseitigung des Hauptmangels der einfachen Schraube, nämlich dem Schiffe die wünschenswerthe Manövrir- resp. Steuerfähigkeit zu beschaffen, welche beim Rückwärtsschlagen der einfachen

Schraube durch den auf das Ruder geworfenen Wasserstrom beeinträchtigt wird. Man lässt nämlich bei beabsichtigten Drehungen die eine Schraube vorwärts, die andere rückwärts schlagen. Auf Passagierdampfern findet das Doppelschraubensystem neuerdings mehr und mehr Eingang. Ein nicht zu unterschätzender Fortschritt im Schiffsbau ist übrigens mit dem Doppelschraubensystem regelmässig verbunden: das Längsschottensystem, welches die Wirkungen eines Lecks stets verlangsamt und häufig erfolgreich beschränkt. Da aber die Lage der Doppelschrauben eine sehr exponirte ist und dieselben durch im Wasser befindliche Hindernisse, sogar schon durch ein über Bord hängendes Tau, gefährdet und zum Stillstand gebracht werden können, so verzichtet man für gewöhnliche Frachtdampfer auf die bessere Manövrirfähigkeit sowie die Chance der Erhaltung einer beschränkten Propulsionskraft trotz Verlustes einer der Schrauben und bleibt bei der einfachen Schraube, und zwar vielfach der zweiflügeligen, welche den Vortheil der Aushebung durch den Schraubenbrunnen bietet. Dieses Vortheils geht die drei-, vier- und sechsflügelige einfache Schraube verlustig. Dagegen verursacht aber die vierflügelige Schraube auch weniger Erschütterungen als die zwei- und dreiflügelige und ist daher heutzutage die gebräuchlichste. Denn die Stösse der zweiflügeligen Schraube bei Seegang lockern den Verband des Hinterschiffes und führen leicht Wellenbrüche herbei.

a) Die rechtsschlagende Schraube dreht in der Vorausfahrt das Hinterschiff nach Steuerbord, so dass der Bug nach Backbord dreht. Die linksschlagende Schraube dreht umgekehrt das Hinterschiff nach Backbord, so dass der Bug nach Steuerbord dreht. Beides gilt aber nur für die Zeitdauer des Beginnes der Vorwärtsbewegung des Schiffes und der Schraube bei mittschiffsliegendem, also ausser Wirkung gesetztem Ruder.

b) Sind dagegen Schiff und Schraube in mittlerer oder voller Vorwärtsbewegung, so dreht die rechtsschlagende Schraube den Bug des Schiffes nach Steuerbord, und das Ruder (die Ruderfläche) muss daher, um geraden Kurs zu halten, etwas nach Backbord überliegen.

(Siehe Fig. 40 im Anhang.)

Die rechtsschlagende Schraube R P dreht in voller Vorwärtsbewegung den Kopf des Schiffes nach Steuerbord A, das nach Backbord gelegte Ruder S dreht den Bug des Schiffes nach Backbord B. Das Resultat der Gegenkräfte ist der Fortgang des Schiffes auf seinem Kurse K. Umgekehrt wird bei dieser Bewegung die linksschlagende Schraube den Bug des Schiffes nach Backbord drehen, und das Ruder muss daher, damit das Schiff geraden Kurs halten kann, etwas nach Steuerbord überliegen.

c) Befinden sich Schiff und Schraube bei mittschiffsliegendem, also wirkungslosem Ruder in Rückwärtsbewegung, so dreht die rechtsschlagende Schraube den Kopf des Schiffes nach Steuerbord — denn die rechtshändige Schraube schlägt in der Rückwärtsbewegung nach links — und die linkschlagende Schraube den Bug des Schiffes nach Backbord — denn die linkshändige Schraube schlägt in der Rückwärtsbewegung rechts herum. — Doch ist bei der Rückwärtsbewegung zu beachten, dass bei kräftig wehendem Winde das Schiff stets nach dem Winde abfällt, der Wind also die Wirkung der Schraube überwindet (oder unterstützt). Weht also der Wind auf die

Steuerbordseite des über Steuer gehenden Schiffes, so fällt letzteres nach Backbord ab, steht der Wind auf die Backbordseite, so dreht der Bug nach Steuerbord, oder mit anderen Worten, das Heck des Schiffes dreht stets in den Wind.

(Siehe Fig. 41 im Anhang.)

d) Endlich ist der Fall der Vorwärtsfahrt des Schiffes und des Rückwärtsarbeitens der Schraube bei mittschiffsbefindlicher (also einflussloser) Ruderlage zu erörtern. In diesem Falle wird der Bug des Schiffes von der rechtsschlagenden Schraube nach Steuerbord gedreht — denn diese schlägt links herum (Gesicht nach dem Bug!) bei der Rückwärtsarbeit — (Fig. 41 a) — und von der linkshändigen Schraube nach Backbord gedreht — denn diese arbeitet rückwärts selbstredend rechts herum. Der Wind gewinnt erst Einfluss, nachdem das Schiff seine Vorausfahrt verloren hat.

(Siehe Fig. 41 a im Anhang.)

Die rechtsschlagende Schraube R S arbeitet rückwärts, dreht sich also links herum, zieht das Hinterschiff nach Backbord B und dreht also den Kopf des Schiffes nach Steuerbord A.

Diese Erscheinungen finden ihre Erklärung durch folgende Betrachtung:

1. Der Drehungsmittelpunkt des Schiffes geht beim ersten Anschlagen der Schraube nicht durch den Systemsschwerpunkt des Schiffes, sondern liegt hinter demselben, wenn die drehende Kraft vor (so bei der Rückwärtsfahrt), und vor demselben, wenn die drehende Kraft hinter dem Schwerpunkte liegt (so bei der Vorwärtsfahrt). Dies kann in solchem Masse der Fall sein, dass der Drehungspunkt zeitweilig sogar ausserhalb des Schiffskörpers sich befindet. Und in der That lehrt die Erfahrung, dass im Anfange der Drehung das Heck (der Stern) des Schiffes in der Vorausfahrt einen grösseren Weg macht als der Bug (Kopf) desselben. Die unteren, d. h. heruntergehenden Schraubenflügel (Fig. 41 b: Flügel 2 und 3; Fig. 41 c: Flügel 2 und 3) treffen nämlich beim Beginne der Bewegung auf dichteres, wegen des hydrostatischen Druckes einen grösseren Widerstand bietendes Wasser, während die oberen d. h. aufsteigenden Schraubenflügel (Fig. 41 b: Flügel 4 und 1; Fig. 41 c: Flügel 4 und 1) einem verhältnissmässig geringeren Wasserwiderstande begegnen, ja, wenn sie sehr hoch liegen und zeitweilig aus dem Wasser schlagen, sogar viele Luft mit sich reissen. Der Schraubenschaft, welcher den Mittelpunkt der Druckrichtung darstellt, strebt in Folge dessen in der Richtung der oberen Schraubenflügel fort (Fig. 41 b: R und Fig. 41 c: L). Durch diesen ungleichen Seitenschub der oberen und unteren Schraubenflügel kommt es, dass die rechtsschlagende Schraube anfangs das Heck des Schiffes nach Steuerbord (rechts), also das Schiff (den Bug) nach Backbord (links) dreht. Umgekehrt wirkt die linksschlagende Schraube. Diese grössere Wirksamkeit der unteren Schraubenflügel wird noch erhöht, wenn das von vorne zur Ergänzung des von der Schraube achteraus geschleuderten Wasserstromes zufliessende Ergänzungswasser durch die breiten Formen des Hinterschiffes im oberen Halbkreise der Schraubenflügel abgehalten wird und die Umdrehungsgeschwindigkeit der Schraube eine bedeutende ist.

Doch ist es von Wichtigkeit, anzumerken, dass die Drehtendenz nach der dem Schraubengange entgegengesetzten Seite nur bei kleineren Schiffen hervortritt, während sie auf den grossen Eisenkolossen der Neuzeit wegen des einer Drehung beim Angehen entgegengesetzten, durch die Masse bedingten bedeutenden Trägheitsmomentes nicht oder nur selten stattfindet, so dass auf den grösseren Schiffen eine Ablenkung des Buges durch die Schraube erst bei grösserer Fahrt eintritt und dann natürlich nach der Seite des Schraubenganges.

2. Denn sobald der Dampfer in Fahrt ist und mit einiger Geschwindigkeit sich durch das Wasser bewegt, folgt das Wasser an der Oberfläche, von hinten nachlaufend, dem Schiffe. Das ist der durch den Fortgang des Schiffes hervorgerufene Soggstrom.

(Siehe Fig. 42 im Anhang.)

Folglich finden jetzt die oberen Schraubenflügel bei der Drehung in dem ihnen von hinten entgegen drängenden Wasser einen grösseren Widerstand als die unteren und es tritt die der beim stille liegenden resp. gerade angehenden kleineren Schiffe entgegengesetzte Steuerwirkung der Schraube ein. Je grösser die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes und je voller (breiter) das Heck in der Wasserlinie ist, desto stärker ist der Sogg. Die Rechtsschraube hat jetzt beim Vorwärtsgehen das Bestreben, das Schiff nach Steuerbord, dagegen die Linksschraube, es nach Backbord zu drehen. Diese Drehtendenz ist aber bei grösseren Schiffen nur sehr gering und bisweilen unregelmässig. Die überwiegende Wirksamkeit der oberen Schraubenflügel wird auf grösseren Schiffen durch die im Vergleich zu kleineren Schiffen tiefere Eintauchung der Flügel und geringere Umdrehungsgeschwindigkeit der Schraube noch erhöht. Im Allgemeinen nimmt die Drehtendenz nach der Seite des Schraubenganges bei grossen Schiffen mit zunehmender Fahrt zu, während sie bei kleinen Schiffen nach der dem Schraubengange entgegengesetzten Seite mit zunehmender Fahrt abnimmt.

3. Gehen Schiff und Schraube — einerlei ob schnell oder langsam — rückwärts, so muss bei (hier wie vorhin angenommenem) Mittschiffsruder die Steuerwirkung der Schraube derjenigen beim Beginne der Vorwärtsbewegung kleinerer Schiffe entgegengesetzt sein. Die Rechtsschraube dreht das Schiff (den Kopf) nach Steuerbord, die Linksschraube nach Backbord, oder mit anderen Worten: das Schiff hält nach der Seite des Schraubenganges ab. Denn die unteren Flügel üben den grösseren Seitenschub aus. Vermöge des Beharrungsmomentes behält das Schiff diese Drehung bei, so lange sich nicht eine überlegene Kraft widersetzt. Da die Schraube jetzt die Spitze der das Wasser zuerst durchschneidenden Schifftheile bildet, so entfällt der Einfluss des dem Schiffe (hier dem Bug) nachlaufenden Oberflächenstromes (des Soggstromes) auf die Schraube und die Steuerwirkung derselben ist also bei jeder Geschwindigkeit der Rückwärtsfahrt des Schiffes prinzipiell eine und dieselbe. Dass dieses nach der Erfahrung nicht immer der Fall, erklärt sich durch den überwiegenden Einfluss des Windes, falls dieser eine gewisse, das Beharrungsvermögen des Schiffes überwindende Stärke erreicht hat, auf das rückwärts gehende Schiff.

4. Beim Rückwärtsarbeiten der Maschine dagegen, während das Schiff noch eine mehr oder weniger bedeutende Vorwärtsfahrt hat, wirkt die Schraube ebenso wie beim Vorwärtsarbeiten auf dem mit einiger Geschwindigkeit fahrenden Schiffe, aber aus einem ganz anderen Grunde.

(Siehe Fig. 42a im Anhang.)

Der aus der Fahrt des Schiffes entstehende, von vorne nach hinten gerichtete Wasserstrom, der Fahrtstrom (F) wird nämlich durch die rückwärts schlagende Schraube, genauer: durch den Propellerstrom, welcher ihm entgegenwirkt (P), aufgehalten und mit abnehmender Fahrt des Schiffes in einen von hinten einlaufenden Strom umgekehrt. Damit verschwindet die Bedeutung des von hinten an der Oberfläche nachlaufenden Wassers, des Soggstromes, für die Propulsionsarbeit der Schraube und die Schraube übt, umgekehrt wie beim stillstehenden Schiffe durch Vorwärtsarbeiten, allein ihre Wirkung aus. Die Rotation der rückwärts schlagenden Rechtsschraube nach links drückt also bei der Neutralisation des Mittschiffsruders das Hinterschiff nach Backbord und somit das Vorderschiff (den Bug) nach Steuerbord.

(Siehe Fig. 43 im Anhang.)

Mit anderen Worten: Der Bug wird nach der Seite des Schraubenganges abgelenkt.

Dieser erhöhte Seitenschub der unteren Flügel erklärt sich, wie angedeutet, dadurch, dass der Fahrtstrom des nach vorwärts gehenden Schiffes in Folge der Schiffsform in der Höhe des unteren Schraubenhalbkreises dem reversirten Propellerstrome einen stärkeren Druck entgegensetzt und dass der Soggstrom, indem er anfänglich die Geschwindigkeit des oberen Propellerstromes erhöht, den Wasserwiderstand gegen die oberen Schraubenflügel vermindert.

5. Wenn endlich die Schraube auf voraus umgesteuert wird, während das Schiff bei mittschiffs liegendem Ruder rückwärts geht, so wird dasselbe regelmässig nach der dem Schraubengange entgegengesetzten Seite abgelenkt. Zuerst drängt der Fahrtstrom von hinten gegen den achterausgehenden Propellerstrom und die oberen und unteren Schraubenflügel halten sich das Gleichgewicht. Bei abnehmender Rückwärtsfahrt überwindet der Propellerstrom den Fahrtstrom, die unteren Schraubenflügel finden den grösseren Wasserwiderstand, da im oberen Halbkreise wegen der dort breiteren Schiffsform das Ergänzungswasser von vorne spärlicher als unten zutritt, und daher muss die Rechtsschraube das Vorderschiff jetzt nach Backbord, die Linksschraube es nach Steuerbord drehen. Diese Drehung ist jedoch nur geringfügig und wird bisweilen durch das Trägheitsmoment der grösseren Schiffe verhindert. Und sobald die grösseren Schiffe im Vorwärtsgange sind, drehen sie wieder nach der Seite des Schraubenganges.

Wie dem Segel, so wohnt nach dem Gesagten auch der Schraube eine doppelte Kraft inne: eine vorwärts treibende und eine zum Steuern dienliche seitwärts bewegende.

Im Besonderen bleibt noch zu bemerken: Die seitliche Ablenkung des Hinterschiffs durch die Rotation der Schraube ist bei Vorwärtsfahrt geringer als bei Rück-

wärtsfahrt. Denn bei der Rückwärtsfahrt arbeitet die Schraube ohne andere Hemmung als die, welche durch die grössere Widerstandskraft der unteren Wassertheile über die obere Wasserschicht erzeugt wird, während bei mässiger oder schneller Vorwärtsfahrt der nachlaufende Oberflächenstrom, der Soggstrom, theilweise in seiner Wirkung auf die aufsteigenden Flügel durch den Einfluss der grösseren Dichtigkeit des Unterwassers auf die heruntergehenden Flügel paralysirt wird und nur mit seiner überschüssigen Druckkraft die Steuerwirkung der Schraube bestimmen kann.

Die Hauptaufgabe und Hauptwirkung der Schraube liegt aber in ihrer vorwärtstreibenden Kraft. Damit ist zugleich gesagt, dass ihre rückwärts bewegende Kraft eine vergleichsweise geringe ist.

Während z. B. ein Raddampfer aus voller Fahrt voraus durch Rückwärtsarbeiten der Maschine mit voller Kraft auf die Entfernung von 1 bis 3 seiner Schiffslängen ausser Fahrt gesetzt werden kann, beansprucht ein Schraubendampfer hierzu unter übrigens gleichen Verhältnissen einen Raum von 3 bis 7 seiner Schiffslängen.

Das Ruder ist hier, wie stets bisher, als mittschiffsliegend gedacht.

§ 11.

VI. Das Ruder.

I. Das Steuerruder heisst kurzweg das Ruder, auf kleinen Schiffen auch Helm. Es befindet sich am Hinterschiffe, in der Regel am Hinterstaven, und nur wenige Dampfschiffe, besonders Fährdampfboote, haben vorne und hinten wie eine Schraube so auch ein Ruder (double ended boots) zur Ersparung des Drehens an der Station, weil Zeit oder Raum dazu fehlen. Es kommen als Fährboote auch Doppelzwillingsschraubendampfer vor, d. h. Dampfer, welche am Bug und Stern je eine Zwillingsschraube (im Ganzen also 4 Schrauben) und ein Ruder haben. Die Bugschrauben heissen pullers, die Heckschrauben propellers und ihr Zusammenwirken erhöht die Steuerfähigkeit ganz erheblich.

Während Riemen, Dampf und Segel das Schiff vorwärts bewegen, bewirkt das Ruder die Ablenkung nach der Seite, und macht auf Segelschiffen die parallel den Segeln streichende Kraft des Windes, welche sonst verloren geht, zum Manöveriren (Wenden, Halsen u. s. w.) nutzbar.

Das gewöhnliche Ruder besteht aus dem Ruderpfosten (P) und dem Schegg (Schaft) (S), welches bei grossen Schiffen aus der Klick (K) und der Hacke (H) zusammengesetzt ist, bei kleinen nur aus der Klick besteht. Der Hebel, welcher zum Drehen des Ruders dient, heisst Ruderpinne (R) oder Helmstock.

(Siehe Fig. 43a im Anhang.)

Die Pinne wird entweder mit der Hand — so auf kleinen Fahrzeugen — oder durch eine Talje (Flaschenzug) bewegt.

Zur leichteren Handhabung des Ruders dient auf grösseren Schiffen das Steuerrad (R), welches durch eine über die Trommel (T) laufende Kette resp. das Steuerreep (K) mit der Pinne (P) in Verbindung gesetzt ist.

(Siehe Fig. 44 im Anhang.)

Ist das Steuerreep nicht über die Pinne hinaus verlängert, so wird das Schiff

hinten gesteuert, — (Fig. 44) —; läuft das Reep an beiden Borden entlang nach vorne, so wird das Schiff mittschiffs resp. vorne gesteuert.

(Siehe Fig. 45 im Anhang.)

Letztere Einrichtung gibt dem Mann am Ruder Gelegenheit zu besserem Ausguck. Bisweilen ist die Ruderpinne nach hinten gerichtet und bei Raummangel wird auch wohl statt derselben ein sogenanntes Ruderjoch angewendet.

Neuerdings sind Pinne und Steuerreep vielfach durch eine an der Steuerwelle angebrachte Schraube (2 entgegengesetzte Schraubengänge, 1 rechts-, 1 linksgängig) ersetzt, welche die am Ruderkopfe befestigten eisernen Arme in horizontaler Richtung bewegt. Zuweilen findet man heutzutage auch das Steuern mit der sogenannten Patentscheibe.

Diese letzteren beiden Steuerungsarten sind also Kopfsteuerungen ohne Kette und Pinne, im Gegensatz zur Kettensteuerung mit der Pinne.

Die Kopfsteuerung überträgt die Stösse der See gegen das Ruder unmittelbar auf das Rad und kann daher bei schwerem Wetter nur zeitweilig, zumal während der Reparatur der gebrochenen Kette, mit Erfolg in Gebrauch genommen werden.

Die Kette dagegen schwächt die Schläge der See auf das Ruder ab und ist und bleibt daher noch immer der normale Steuerapparat.

Die Kopfsteuerung ist Noth- und Reservesteuerung, wenn das Kettengeschirr in Unordnung ist.

Das Ruder ist entweder ein gewöhnliches Ruder — (Fig. 46) — oder ein Balance-Ruder — (Fig. 47) — oder ein doppelt bewegliches Ruder. — (Fig. 48) — Letzteres ist aus einem vorderen (A) und einem hinteren (B) durch Charniere mit einander verbundenen Theile zusammengesetzt. — (Fig. 49.)

Dazwischen giebt es noch verschiedene Spielarten, die alle den gleichen Zweck verfolgen: leichte Handhabung, bedeutende Steuerwirkung.

Am schnellsten wird das Anbordlegen (Umlegen) des Ruders durch den Dampfsteuerapparat bewerkstelligt. Hierdurch ist es ermöglicht, z. B. ein 4000 Tonsschiff von der Kommandobrücke aus mit 2 Fingern und fast augenblicklichem Erfolge zu steuern.

Es ist nun zunächst die Wirkung der verschiedenen Ruderlagen für die Schiffsbewegung festzustellen.

A. Hat das Schiff Fahrt voraus, z. B. 4 Knoten, und liegt das Ruder mittschiffs, so ist die Ruderwirkung gleich Null. Das gleiche ist der Fall, wenn das Schiff in einem Strome still liegt, welcher gleiche Laufgeschwindigkeit mit der obigen Fahrgeschwindigkeit des in Bewegung befindlichen Schiffes hat. Die Masse der Stromfäden gleitet an Schiff und Ruder wirkungslos entlang.

(Siehe Fig. 50 im Anhang.)

B. Ist die Ruderlage R L, so treffen die Stromfäden die Ruderfläche von V F her. Es wird also eine Kraft auf die hinter dem Schwerpunkt S liegenden Schiffstheile wirken, welche das Hinterschiff zu einer Bewegung (Drehung) von R nach B zwingt, während das Vorderschiff von K nach A abfällt. Das Schiff geht über Steuerbord, indem es sich um den Schwerpunkt S dreht.

(Siehe Fig. 51 im Anhang.)

C. Geht das Schiff über den Achterstaven, so trifft der Strom das Ruder R L von H F her. Die auf die hinter dem Schwerpunkt S liegenden Schiffstheile wirkende Kraft treibt das Hinterschiff von R nach A und folglich dreht das Vorderschiff von K nach B.

(Siehe Fig. 52 im Anhang.)

D. Wenn das Schiff unter der Wirkung einer von vorne kommenden Strömung über Steuer geht, aber langsamer deinst, als der Strom läuft, so ist die Wirkung des Ruders dieselbe, wie bei der Vorausfahrt des Schiffes. Man kann das Schiff ansehen als fest liegend und dem Einflusse einer Strömung ausgesetzt, welche gleich ist der Stromgeschwindigkeit an sich, abzüglich der Geschwindigkeit des Deisens des Schiffes. — Ist die Fahrt des Schiffes achteraus gleich der Stromgeschwindigkeit, so ist die Wirkung des Ruders gleich Null.

Ist die Fahrt achteraus schneller als der Lauf der Strömung, so ist die Wirkung des Ruders gleich derjenigen auf einem deisenden (deinsenden) Schiffe.

E. Trifft der Strom das Schiff von hinten und ist die Vorausfahrt geringer als die Stromgeschwindigkeit, so ist die Wirkung des Ruders wiederum dieselbe wie auf einem deisenden Schiffe. Ist die Vorausfahrt gleich der Geschwindigkeit des von hinten laufenden Stromes, so ist die Ruderwirkung gleich Null.

Ist die Vorausfahrt schneller als der mitlaufende Strom, so ist die Ruderwirkung gleich der eines durch ruhiges (schmules, schmieges) Wasser gehenden Schiffes.

Aus alledem geht hervor, dass die Wirkung des Ruders die eines hinter dem Schwerpunkte des Schiffes in Aktion gesetzten Hebels ist.

Daher kann man auch nach Verlust des Ruders als Ersatz desselben eine Spiere oder Reserveraa nach vorne ausbringen. (Fig. 53.)

Bringt man dieselbe nach Steuerbord aus in der Richtung K R, so kann der Widerstand, welchen die Fläche K R bei Vorausfahrt des Schiffes bietet, als Repräsentant einer Reihe von Kräften angesehen werden, welche in der Richtung von F nach K wirken. Mit anderen Worten: Die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes erzeugt einen von F nach K auf K R drückenden Strom, welcher auf die vor dem Schwerpunkte S liegenden Schiffstheile im Sinne einer Drehung des Schiffes von K nach A wirkt.

II. Die jeweilige Ruderlage eines in Fahrt befindlichen Schiffes erfolgt regelmässig auf das Ruder- oder Steuerkommando. Und dieses besteht entweder in Worten oder in Zeichen.

A. Bei Tage erfolgt das Kommando vielfach durch Zeigen mit der Hand. Der Kommandirende streckt den Arm nach Steuerbord aus, wenn das Schiff nach Steuerbord, und nach Backbord aus, wenn das Schiff nach Backbord hin vom Kurse abweichen soll. Soll das Ruder gestützt werden, um die Drehung des Schiffes zu sistiren, so hält er den Arm gerade in die Höhe oder schlägt von oben nach unten. Diese Geste heisst: „Halt, drehe das Steuerrad nicht weiter und stelle das Ruder mittschiffs!“ Vereinzelt herrscht die Sitte, statt durch Hinzeigen den Kurs durch Abwinken zu kommandiren. Der Wachthabende stösst die nach aussen gekehrte Innenfläche der Hand nach Steuerbord, um anzudeuten, dass das Schiff über Backbord gehen soll, und nach Backbord, wenn das Schiff nach Steuerbord drehen soll. Dieses Gestikuliren verleitet die Rudergäste zu dem Irrthum, dass das Winken

einem begegnendem Schiffe gelten solle, um dasselbe zu veranlassen, nach der Stossrichtung hin seinen Kurs zu ändern, und versetzt den Führer eines begegnenden Schiffes in den Glauben, es sei nicht an seine Adresse gerichtet (was doch in concreto der Fall), sondern an die der Rudergäste des anderen Schiffes, und ist daher, weil zu Verwirrung Anlass gebend, als Unsitte zu bezeichnen. Vollends verkehrt ist es aber, wenn auf einem Flusse, z. B. der Themse, die Kursangabe mit der Hand sich auf die Ruderpinne und ausserhalb des Flusses sich auf den Schiffsbug bezieht, so dass dieselbe Geste diesseits und jenseits der Flussgrenze Entgegengesetztes bedeutet.

Bei Nacht erfolgt das Kommando vielfach durch Zeigen von Laternen, welche nach vorne und den Seiten abgeblendet sind. Ein auf der Kommandobrücke gezeigtes rothes Licht ist für die Rudergäste auf dem Hinterschiffe das Signal, den Kurs des Schiffes nach Backbord zu ändern, ein grünes Licht das Signal, das Schiff über Steuerbord zu bringen, ein weisses Licht (resp. gleichzeitig gezeigtes rothes und grünes Licht) der Befehl zum Stützen des Ruders, d. h. dasselbe mittschiffs zu legen. Das ist einfach und klar. Auf vielen Schiffen bedeutet das Zeigen eines rothen Lichtes dagegen den Befehl, den Kurs nach Steuerbord, das Zeigen eines grünen Lichtes den Befehl, den Kurs nach Backbord zu ändern. Das Zeichen soll in diesem Falle besagen, dass die Rudergäste das Ruder so legen sollen, dass das der gezeigten Farbe entsprechende Schiffslicht der Besatzung eines entgegenkommenden Schiffes zugekehrt ist. Doch ist dieser Gebrauch durchaus nicht empfehlenswerth.

Wo Steuertelegraphen, Axiometer und andere Kontrolmittel existiren, kann man die befohlene, wie die erfolgte Ruderlage am Kommandoplatze und am Ruderstandorte an den Scheiben ablesen.

Das Zeichenkommando bezweckt also durchgehends eine Bewegung des Schiffes in der Richtung, wohin das Zeichen weist.

B. Das Ruderkommando durch Worte erfreut sich nicht eines so einfachen Verständnisses. Dasselbe ist ursprünglich auf den Gebrauch der nach vorne zeigenden Ruderpinne basirt. Kommandoworte müssen kurz sein, um mundgerecht zu sein. So kam man dazu, statt „Ruderpinne Backbord“ resp. „Steuerbord“ zu kommandiren: „Ruder Backbord“ resp. „Steuerbord“, indem man, wie es ja oft im Leben geschieht, das Ganze statt des Theiles nannte. Denn die Pinne ist doch nur ein Theil des Rudergeschirres. Die Bedeutung des „Backbordruders“ war nur ein Hinüberschieben der Ruderpinne nach Backbord, der Sinn des Kommandos „Steuerbordruder“ oder kurz „Steuerbord“ ein Hinüberschieben der Pinne nach Steuerbord. Beim sogenannten Backbordruder wurde demnach die Ruderfläche, das Schegg, nach Steuerbord, beim sogenannten Steuerbordruder nach Backbord gedreht. Die Folge war ein Drehen des Schiffes nach Steuerbord beim sogenannten Backbordruder und nach Backbord beim sogenannten Steuerbordruder. Denn, wie gezeigt ist, dreht der Kopf (Vordersteven) des Schiffes nach derjenigen Seite, wohin am Hintersteven das Ruder (Schegg) ausgelegt ist. Dieses Kommando hatte für den Kommandirenden die Unbequemlichkeit, dass er dasselbe entgegengesetzt der wirklichen Schiffsbewegung geben musste. Später setzte man der leichten Handhabung wegen ein Rad auf die Pinne. Der Mann am Ruder drehte auf das Kommando „Backbord“ das Rad nach links und auf das Kommando „Steuerbord“ nach rechts

und schob so der Richtung der Pinne folgend diese nach Backbord resp. Steuerbord in Uebereinstimmung mit dem Kommando. Noch später setzte man das Rad fest, damit der Rudergast ständig an seinem Platze vor dem Kompasshause stehen bleiben könne, und schob die Ruderkette von oben über die Steuertrommel. Hierdurch war der Anfang zu Undeutlichkeiten gemacht. Denn auf das Kommando „Backbordruder" musste das Rad nach rechts (Steuerbord) herumgedreht werden, um die jetzt unsichtbare Pinne nach Backbord hinüberzubekommen. Das Umgekehrte war beim sogenannten Steuerbordrudern der Fall. Jetzt war die Unbequemlichkeit, welche für den Kommandirenden aus dem Kontrast von Ruderkommando und Schiffsbewegung entsprang, auch auf den Mann am Ruder übertragen.

Die veränderte Schiffskonstruktion und der Wunsch, das Uebersteigen des Rudergastes über die lange nach vorne liegende Ruderpinne zu vermeiden, führte dazu, dass man die Pinne im verkürztem Massstabe durch den Ruderkopf nach hinten schob. Das Kommando „Ruder Backbord", welches im Sinne der nach vorne zeigenden Pinne gemeint war, wurde jetzt derart ausgeführt, dass das feststehende Rad nach rechts (Steuerbord) herumgedreht wurde. In Folge dessen schob sich die nach hinten verlängerte Pinne nach Steuerbord, das Ruder (Schegg) lag an Steuerbordseite und das Schiff änderte seinen Kurs nach Steuerbord. Ruderkommando und Pinnenschub standen jetzt miteinander in Widerspruch. Nunmehr begann man auch bei der nach vorne verlängerten Pinne das Steuerreep von unten nach oben um die Welle zu scheeren, so dass Raddrehung, Ruderlage im Wasser und Schiffsdrehung miteinander korrespondirten, während die Drehung der Pinne die dem Kommando entgegengesetzte war.

Wo die Pinne ganz fortgefallen und an ihre Stelle das Schraubengewinde oder auch die sogenannte Patentscheibe getreten sind, da hat das Kommandiren nach der Pinne vollends gar keinen Sinn mehr und beruht nur noch auf Tradition.

Der praktische Zug der Zeit drängt aber, über alte Gewohnheit hinauszugehen und widerstrebt dem Gebrauche eines Kommandos, welches erst durch eine Fiktion eine der sichtbaren Ruderwirkung adäquate Bedeutung erhält.

Schweden und Norwegen machten im April 1872, Frankreich durch ein Dekret vom 2. September 1874 den Anfang mit einem rationellen Steuerkommando, bei welchem Wort, Zeichen, Ruderlage, Raddrehung und Schiffswendung miteinander übereinstimmten.

Das Kommando „Backbord" heisst hiernach: „Drehe das Rad nach Backbord!" Dann wird das Ruder nach Backbord gelegt und das Schiff geht über Backbord. Auf diese Weise ist das Wortkommando mit dem Zeichenkommando in Einklang gesetzt. Die Basis des Kommandos ist hierbei das Ruder (die Ruderfläche), genauer die Lage des Ruders im Wasser.

Oesterreich-Ungarn folgte dieser Reform am 1. Februar des Jahres 1875. Italien und Spanien schlossen sich gleichfalls an. In Deutschland wurde das neue Ruderkommando am 20. Dezember 1879 für die Kriegsmarine eingeführt. Einzelne deutsche Rhedereien haben die Kommandos Backbord und Steuerbord durch „links" und „rechts" (im Sinne der Fahrtrichtung) ersetzt. Es fällt schwer, den Nutzen einzusehen.

Auf den deutschen Kauffahrteischiffen herrscht nach wie vor das alte auf die Pinne bezügliche Steuerkommando. An demselben halten nach dem Vorbilde Englands alle übrigen nicht aufgezählten Seestaaten fest.

Beispielsweise würde auf einem von Amerika nach einem Nordseehafen des Kontinents durch den Kanal fahrenden Schiffe, welches einen englischen und französischen Hafen anlaufen soll, das Kommando „Backbord“ des englischen Lootsen auf der Strecke von Grimsby bis South Sand Head eine Kursänderung nach Steuerbord, das des französischen Lootsen auf der Strecke von Dungeness bis Havre eine solche nach Backbord bedeuten, während das des Kapitäns in der Zeit, wo kein Lootse die Führung des Schiffes hat, auf der Strecke von South Sand Head bis Dungeness dem einen dieser Kommandos entsprechen, dem anderen widersprechen würde.

In England hat das Handelsamt, wenigstens soweit Dampfschiffe in Frage stehen, dafür Sorge getragen, dass das sogenannte alte Steuerkommando bei Bestand verbleibe. Es lauten nämlich, soweit hierher gehörig, die

Vorschriften, betreffend die Besichtigung des Rumpfes, der Ausrüstung und der Maschinen der Dampfschiffe, welche Reisende befördern —
Im Auftrage des Handelsamts gedruckt.
London 1883 —,

wie folgt:

45. Ruderzeiger.

„Bei Prüfung eines Ruderzeigers soll der Besichtiger durch vorgenommene „Versuche sich darüber vergewissern, dass, wenn der Weiser sich nach dem Worte „Backbord“ auf dem Blatte oder der Platte bewegt, wo immer dies Wort auch „stehen mag, dies anzeigt, dass die Ruderpinne nach Backbord gelegt ist, und wenn „der Weiser auf das Wort „Steuerbord“ zeigt, das Wort mag stehen, wo es wolle, „dies bezeichnet, dass die Pinne nach Steuerbord gedreht ist.“

46. Sinn des Backbordruders.

„In den vorhergehenden Anweisungen ist davon ausgegangen, dass „Backbord„ruder“ dahin zu verstehen ist, dass die Pinne derart bewegt wird, dass der Kopf des „Schiffes nach rechts dreht, und „Steuerbordruder“ dahin zu verstehen ist, dass die „Pinne derart bewegt wird, dass der Kopf des Schiffes nach links dreht.“

In der Segelschifffahrt zeigt sich der prädominirende Einfluss des Windes noch in einer speziellen Bezeichnung der Ruderkommandos. Hier heisst „Ruder auf“ (aufholen) oder „Ruder zu Luv“: die nach vorne gehende Pinne luvwärts legen. Dann kommt das Ruder in Lee und das Schiff fällt vom Winde ab. Dieser Befehl ist der erste beim Wenden vor dem Winde, dem sogenannten Halsen. „Ruder nieder“ (niederlegen, niederholen) oder „Ruder in Lee“ heisst: die nach vorne gehende Pinne nach der Leeseite legen. Dann kommt das Ruder luvwärts (zu luvat) und das Schiff luvt an, d. h. dreht in den Wind. Dieser Befehl ist der erste beim Wenden durch den Wind, dem sogenannten Ueberstaggehen.

Wo das Ruderkommando auf die Lage des Ruderblattes bezogen ist, wie z. B. bei den Mittelmeerstaaten, da sind diese Kommandos ebenfalls im entgegengesetzten Sinne zu verstehen. „Ruder in Lee“ bedeutet hier: das Schiff soll abfallen; „Ruder auf“: das Schiff soll anluven. In der deutschen Kriegsmarine sind statt dessen die Kommandos eingeführt: „luv zum Wenden“ und „halt ab zum Halsen“. Sie sind also der Drehung des Schiffes angepasst.

Anmerkung:

Bord heisst zunächst Schiffsseite, sodann die Hälfte des der Länge nach halbirten Schiffes. Die rechte Seite, von hinten nach vorne gesehen, heisst Steuerbordseite, die linke: Backbordseite, dazwischen die hintere, jene beiden verbindende: der Heckbord oder das Heck. Wendet man das Gesicht dem Steuerbord zu, so befindet sich die andere Seite im Rücken (back). Daher der Name Backbord. Die Steuerbordseite hat ihren Namen vielleicht daher, dass sie behufs freien Ausgucks nach vorne für den Steuermann dem freien Verkehre auf Deck entzogen war.

Unter-Anmerkung **1.**

[Ein ähnlicher Gebrauch herrscht bekanntlich auf dem englischen Theater. Da der Gebrauch der Worte „rechts“ und „links“ zum Zweifel Anlass geben würde, ob vom Schauspieler oder vom Zuschauer aus, vom Sprecher oder vom Angeredeten aus, die Richtung zu rechnen sei, so nennt man in England, wo der Souffleur (anders wie bei uns) hinter einer Seitenkulisse sitzt, die eine Seite: prompters side (P. S.) und die andere opposite the prompter (O. P.). So ergiebt sich in der Bezeichnung der Theater-(Bühnen-) und Schiffsseiten die interessante Parallele:

Theater	Schiff
P. S. (prompters side).	S. S. (starboard side, Steuerbordseite, star — verstümmelt aus steer — Steuer).
O. P. (opposite the prompter).	P. S. (port — verkürzt aus larboard — side, Backbordseite; lar = leer, d. h. vom Steuermann).
Souffleur (prompter).	Steuermann (steersman).]

Noch heute ist die Steuerbordseite die vornehmere und auf Kriegsschiffen für die Offiziere reservirt, während die Mannschaft sich an Backbord aufhält. Der Steuermann muss auf Schiffen, welche mit der Pinne gesteuert werden, bald an Backbord — bald an Steuerbordseite stehen, je nach der Lage der Pinne, mit der er seinen Standort wechselt. Letztere Seite trägt aber wahrscheinlich deshalb ihren vorzugsweisen Namen, weil nach altem Seegebrauche begegnende Schiffe einander nach rechts hin ausweichen.

Unter-Anmerkung **2.**

[Die gleiche Sitte herrscht, mit wenigen Ausnahmen, zu Lande und erklärt sich gleichfalls sehr einfach. Die Mehrzahl aller Menschen ist, wie man sich vulgär ausdrückt, „rechts“, d. h. die rechte Hand und der rechte Arm sind gewandter und ausgearbeiteter als die resp. der linke. Daher geht der Fuhrmann — und dieses Lenken von der Erde aus ist das ursprüngliche — links neben seinem Gespann und drängt beim Ausweichen vor begegnendem Fuhrwerke den Kopf des neben ihm schreitenden Zugthieres mit dem rechten Arme nach rechts. Später erfolgte das Lenken des Gespannes, namentlich bei mehreren voreinander angeschirrten Zugthieren, von dem dem Fuhrwerk am nächsten befindlichen Thiere der linken Seite (vom Wagen aus gesehen) her, d. h. vom sogenannten Sattelpferd (das daneben gehende hiess Handpferd). Der reitende Fuhrmann

hatte hierbei den Vortheil, die Richtungslinie bezw. Kurve der Räder resp. des Gestells des entgegenkommenden Wagens im Auge zu haben, wenn er nach rechts ausbog.

Als dann der Sitz des Fuhrmanns auf den Wagen selbst verlegt wurde, wählte man hierzu die rechte Seite des Wagens, um des doppelten Vortheils theilhaftig zu sein, sowohl das Maass des Ausweichens nach rechts reguliren zu können, um nicht gegen die die Strasse begrenzenden Prellsteine oder in den sie einfassenden Graben zu fahren, als auch von dem erhöhten Standpunkte aus die Räder resp. das Gestell des entgegenkommenden Fuhrwerkes beobachten zu können, wenngleich letzteres natürlich nicht in so vollkommener Weise möglich ist, als wenn der Kutscher links auf dem Bocke sitzen würde. An einigen Orten hat allerdings dieses Rechtssitzen des Kutschers zum polizeilichen Gebote des Ausbiegens nach links geführt. Doch ist dies unter dem Gesichtspunkte der Betrachtung der Gesammtheit der Länder nur Ausnahme.

In Deutschland gilt wie im Osten Englands als Fahrregel: „Rechts ausbiegen und Rechts vorfahren", d. h. einander entgegenkommende Wagen biegen nach rechts aus und passiren einander Sattelpferd zu Sattelpferd. Ueberholende Wagen biegen nach links aus, während der vorfahrende Wagen nach rechts ausbiegend Platz macht, also den Nachfahrer an der Seite des Sattelpferdes passiren lässt. Letzterer hat dann den Vorfahrer beim Ueberholen an der Seite des eigenen Handpferdes. (Vorfahren heisst: vor Jemandem voraus oder her fahren, und nicht: bei Jemandem vorbeifahren). Gerade umgekehrt lautet in Oesterreich, wie im Westen Englands und in Irland, die Fahrregel, nämlich: „Links ausbiegen und links vorfahren." Aber in Oesterreich geht auch der Fuhrmann, welcher zur ebenen Erde lenkt, rechts neben dem Gespann. Er drängt das Geschirr beim Ausweichen nach links mit der linken Hand. Die rechte Hand führt nur die Peitsche.]

Das ist nun für ein beim Winde mit Steuerbordhalsen segelndes Schiff unmöglich.

Unter-Anmerkung 3.

[Ebenso ist es zu Lande. Hat ein Wagen den Fussweg, Bürgersteig, Graben, die Prellsteine etc. so nahe zur rechten Hand (Seite), dass er ohne Ueberschreitung der Grenze des Fahrdammes der Strasse nicht nach rechts ausweichen kann, so muss der ihm entgegenkommende Wagen mit ganzer Fahrbreite ausweichen. (Das gegenseitige Ausweichen besteht in einem Platz machen mit halber Spur.)]

Daher muss man demselben, während es Kurs hält, unter allen Umständen aus dem Wege gehen. Auf den Beidemwinden mit Steuerbordhalsen aber steht der Steuermann, da das Schiff, dessen Ruderpinne zur Paralysirung der Tendenz des Schiffes zum Anluven etwas nach Steuerbord übergelegt ist, unter dem Druck des vom Steuerbord einfallenden Windes nach Backbord sich neigt, d. h. über Backbordbug liegt, an der Luvseite, d. h. hier: an der rechten Seite, und so mag diese den Namen Steuerbordseite erhalten haben.

Die Substituirung der Worte „Steuerbord und Backbord“ für „rechts und links“ beruht auf praktischer Nothwendigkeit. Der Untergebene hat auf dem Schiffe das Gesicht bald nach vorne, bald nach hinten, bald nach einer der beiden Seiten gewendet. Was soll der Befehl des Vorgesetzten: „Rechts oder Links“ bedeuten? Die rechte oder linke Seite des Vorgesetzten oder des Untergebenen oder des Schiffes? Die beiden ersten sind veränderliche Grössen, die dritte eine feststehende, stets gleiche, das Schiff mag vorwärts oder rückwärts fahren. Wenn also Irrthümer und Missverständnisse vermieden werden sollen, so müssen für die Benennung der Schiffsseiten einfache, leichtverständliche und exklusive Worte (technische Ausdrücke) eingeführt werden, und das sind: Steuerbord und Backbord, und mit Rücksicht auf die Windrichtung: Luv und Lee.

Für alle Fälle, in welchem das Kommando keinen Bezug zu dieser oder jener Schiffsseite hat, verbleiben die Worte: rechts und links.

VII. Das Zusammenwirken von Segel und Ruder und von Schraube und Ruder.

§ 12.

A. Die Art der Schiffsdrehung.

Bisher war die isolirte Wirkung des Segels, der Schraube und des Ruders für die Schiffsbewegung in Betracht genommen.

Es ist jetzt die kombinirte Wirkung von Segel und Ruder und von Schraube und Ruder zur Darstellung zu bringen, und zwar zunächst nach der Art der Schiffsdrehung.

§ 13.

1. Beim Zusammenwirken von Segel und Ruder.

Die Kursänderung eines Schiffes über den anderen Bug besteht in einer Drehung desselben und heisst Wenden. Dasselbe geschieht in zweifacher Weise. Entweder wendet das Schiff durch den (gegen den, bei dem) Wind, indem es z. B. von A durch N bis B dreht, d. h. durch 12 Kompassstriche — das ist das Manöver des Stagens, Wendens über Stag, Ueberstaggehens oder Wendens des Schiffes im eigentlichen Sinne —, oder es wendet vor (mit) dem Winde, indem es z. B. von A durch W und S und O nach B dreht, d. h. durch 20 Kompassstriche — das ist das Manöver des Halsens.

(Siehe Fig. 54 im Anhang.)

a) Beim Wenden gestaltet sich der Weg des Schiffes durch das Wasser in folgender Weise.

(Siehe Fig. 55 im Anhang.)

Die vom Schiff beschriebene Krümmungsbahn, kurzweg der Kreis oder Bogen genannt, setzt sich aus zwei Theilen zusammen. Der erste Theil der Kurve A B E resp. H I L wird in Folge der Wirkung zweier Kräfte: der in der Richtung des Kieles erlangten Fahrgeschwindigkeit und der rechtwinklig hierzu thätigen Bewegung des Anluvens beschrieben. Der zweite Theil der Kurve E G bezw. L P ist das

Resultat der Rückwärtsbewegung, welche eintritt, sobald das Schiff seine Vorausfahrt verloren hat, und des Abfallens, welches erfolgt, sobald das Schiff die Windlinie überschritten hat. Das Anluven wird durch Ueberlegen der Ruderfläche zu Luv (Pinne in Lee) und Abfieren (Gehenlassen, Lösen) der Vordersegel, welche also das Ruder unterstützen, bewerkstelligt. Nachdem das Schiff durch den Wind gedreht ist, brasst man die Hinterraaen um, worauf das Schiff unter dem Drucke der Vordersegel abfällt. Liegt es dann über dem anderen Bug am Winde, so werden auch die Vorderraaen herumgebrasst und an den Wind geholt. Das Wenden setzt sich also aus Anluven, In-den-Wind-schiessen und Abfallen zusammen.

b) Beim Halsen dagegen gestaltet sich der Weg des Schiffes durchs Wasser folgendermassen.

(Siehe Fig. 56 im Anhang.)

Man hebt durch Anbrassen die Wirkung der Achtersegel auf, so dass das Schiff unter der Wirkung der Vordersegel abfällt. Diese Bewegung wird durch Umlegen der Ruderfläche in Lee (Pinne in Luv) unterstützt. Das Schiff dreht von 1 nach 2 resp. von 4 nach 5, so dass es vor dem Winde segelt. Die Hintersegel sind in 2 an Backbord, in 5 an Steuerbord angebrasst, die Vordersegel entgegengesetzt. Es werden die Vorderraaen vierkant, die Hintersegel über den anderen Bug scharf abgebrasst. Der Wind kommt durch das fortgesetzte Drehen von der anderen Seite ein und trifft die Hintersegel voll, während er an den Vordersegeln entlang streicht, und bringt das Schiff zum Anluven. Liegt dann das Schiff über den anderen Bug, so werden die Vorderraaen ebenfalls scharf abgebrasst. Zuerst sekundiren, wie man sieht, die Vordersegel, darauf die Achtersegel dem Ruder.

Das Halsen setzt sich also aus Abfallen, Vor-dem-Wind-laufen und Anluven zusammen.

Z. B.: Ein bei dem Winde mit Backbordhalsen segelndes Schiff (A.)

(Siehe Fig. 57 im Anhang.)

wird beim Halsen also segeln:

von	B—C beim Winde mit	Backbordhalsen	(B B)	zu,	O NO
,,	C—D mit halbem Winde und	,,	(H B)	,, ,	Ost
,,	D—E ,, raumem ,, ,,	,,	(R B)	,, ,	SO
,,	E—F platt vor dem Winde		(V)	— ,	Süd
,,	F—G mit raumem Winde u.	Steuerbordhalsen	(R S)	zu,	SW
,,	G—J ,, halbem ,, ,,	,,	(H S)	,, ,	West
,,	J—B beim Winde mit	Steuerbordhalsen	(B S)	,, ,	WNW

und in B seinen früheren Kurs schneiden. Thatsächlich wird das Schiff genau weder C mit Backbordhalsen noch B mit Steuerbordhalsen erreichen, sondern wegen der Abtrift einen Punkt zwischen C und M resp. zwischen W und A berühren. Doch kann die Abtrift hier füglich ignorirt werden, da die Bewegung des Schiffes selbst dadurch im Uebrigen nicht alterirt wird.

Hätte das Schiff in C gewendet, so wäre es nach N gekommen. Das Halsen brachte es nach W. Es verlor also durch Rückfall den Weg N L = M J und durch den Abfall den Weg W L = M V, so dass der Kursverlust W N = B C resp. C V betrug. Das Halsen beansprucht hiernach bei einem 6 Striche am Winde segelnden Schiffe 8 Striche mehr als das Wenden (Ueberstaggehen).

Daher wählt der Schiffer, um sein Schiff über den anderen Bug zu legen, das

Halsen nur, wo das Wenden versagt. Dies ist der Fall, wenn Wind und See so schwer sind, dass man nicht durch den Wind gehen kann, oder aber wenn der Wind zu flau ist und die See ein Anluven verhindert.

Anmerkung:

[Ein fortgesetztes Wenden resp. Halsen heisst: Kreuzen; der von einer Wendung bis zur anderen zurückgelegte Weg: Gang, Schlag oder Bug. Schneiden beide Gänge den Kurs (Koppelkurs), d. h. die gerade Linie nach dem Bestimmungsort, unter gleichen Winkeln, so sind sie gleich lang. Ist dies nicht der Fall, so ist der eine Gang länger und daher vortheilhafter als der andere.

Den günstigeren Bug des Schiffes, d. h. den, auf welchen der Wind weniger entgegengesetzt weht, nennt man den Schlagbug, Streckbug, Mitschlagbug. Der andere kürzere Gang heisst der Gegenschlagbug oder Schlingerschlagbug.

Z. B. ein Schiff soll Nordkurs halten. Der Wind ist Nordwest. Die eine Hälfte der Gänge wird nach NNO gerichtet sein und nur um 2 Striche vom beabsichtigten Nordkurs abweichen, ist also die vortheilhaftere und heisst Streckbug oder guter Gang. Die andere Hälfte der Gänge liegt nach WSW und weicht um 10 Striche von dem beabsichtigten Nordkurs ab. Jeder dieser Gänge ist ein Gegenschlagbug oder schlechter Gang.

(Siehe Fig. 58 im Anhang.)

In Wahrheit wird das Schiff etwa 1 Strich Abtrift bei jedem Gang haben und, um mit der gleichen Zahl von Schlägen das gleiche Ziel zu erreichen (wie wenn es keine Abtrift hätte), den Weg durchs Wasser auf den punktirten Linien machen müssen.]

c) Wenn ein Schiff das Wenden versagt und zum Halsen keinen Raum hat, so bleibt das Backhalsen das Mittel, um das Schiff über den anderen Bug zu bringen.

(Siehe Fig. 59 im Anhang.)

W ist der beim Wenden beschriebene Bogen. Nach Beendigung des Stagens (Stagen ist genau genommen nur der Moment der Wendung, in welchem das Schiff gerade gegen den Wind liegt) liegt das Schiff ONO und zwar auf der Linie 1 an.

H ist der beim Halsen beschriebene Bogen. Nach Beendigung des Halsens liegt das Schiff ONO und zwar auf der Linie 2 an.

B ist der beim Backhalsen beschriebene Bogen. Nach Beendigung des Backhalsens liegt das Schiff ONO und zwar auf der Linie 3 an.

Das Backhalsen beansprucht wenig Raum, da durch Backbrassen der Vordersegel und Vierkantbrassen der Hinterraaen die Fahrt gehemmt wird und in Folge davon und der Lage des Ruders zu Luv (Pinne in Lee) das Schiff über Steuer geht und abfällt und durch Umlegen des Ruders, so bald das Schiff den Wind von hinten und dadurch Vorwärtsfahrt bekommt, wieder anluvt; aber es beansprucht auch eine starke Bemannung und schlagfertige Ausführung des gleichzeitigen Herunterholens der Vorder- und Hinterraaen und ist daher auf sehr vielen Kauffahrteischiffen nicht ausführbar.

d) Ist auch zum Backhalsen kein Raum, so erübrigt nur der Sterngang, d. h. das Schiff einen Gang rückwärts machen zu lassen.

Das geschieht z. B., wenn man mit der Strömung auf einem Reviere kreuzt und vor einem zu Anker liegenden Schiffe weder abhalten noch über Stag gehen kann.

Die Möglichkeit, durch Kreuzen Kurs zu gewinnen, beruht darauf, dass die Abtrift des Schiffes geringer ist als der gegen den Wind gewonnene Weg. Ist der Wind zu steif, um gegen ihn aufkreuzen zu können, so wird das Schiff entweder immer auf derselben Linie hin und her fahren oder gar Weg verlieren. Sind Wind und Strom dem Schiff entgegen, so kann es nicht aufkreuzen. Dagegen kreuzt es sich gut mit einem Strom unter dem Leebug, d. h. mit dem Strome gegen den Wind.

§ 14.

2. Beim Zusammenwirken von Schraube und Ruder.

Ein Zusammenwirken von Ruder und Schraube ist nur bei an Bord gelegtem Ruder möglich. Vergegenwärtigt man sich die Steuerwirkung des Ruders wie der Schraube, so erkennt man sofort, dass beide Kräfte bald sich gegenseitig unterstützen, bald einander entgegenarbeiten werden. Die Folge ist in dem ersteren Falle eine Erhöhung, in dem zweiten Falle eine Verminderung der Drehwirkung der einzelnen Kraft. Je nach dem Masse der Gegenwirkung wird bald ein Gleichgewicht zwischen beiden Kräften eintreten, also jede Drehwirkung aufhören, bald die eine Kraft überwiegen und nur abzüglich des Effektes der Gegenkraft wirken.

So lange die Schraube vorwärts arbeitet, überwiegt der Einfluss des Ruders auf die Schiffsdrehung den der Schraube.

Sobald aber die Schraube rückwärts arbeitet, zeigt sich ihr Uebergewicht über das Ruder oder wenigstens ihr Gleichgewicht.

Beide Sätze gelten für die Vorwärts- wie für die Rückwärtsfahrt des Schiffes.

Die Wirkung des Ruders wird, abgesehen von der Grösse und Form der Ruderfläche, wesentlich durch die Grösse des Ruderwinkels bestimmt. Das Hartlegen des Ruders (Ruder hart Steuerbord resp. Backbord) ist auf jedem Schiffe ein festbegrenzter Akt.

Im Allgemeinen kann heutzutage auf Dampfschiffen das Ruder nur 20—40 Grad, nach dem einen oder anderen Borde übergelegt werden. Denn die Erfahrung hat gelehrt, dass innerhalb dieser Winkel das Ruder seine grösste Kraft übt. Bedingung jedes Effektes des Ruders ist aber ein gewisser durch die Schiffsgeschwindigkeit normirter Fahrtstrom. An dessen Stelle kann treten oder aber ihn verstärken oder endlich ihn vermindern und selbst paralysiren der durch die Umdrehung der Schiffsschraube hervorgerufene Propeller- oder Schraubenstrom.

a) Auf dem vorwärtsfahrenden Schiffe verstärkt die vorwärtsschlagende Schraube durch den achteraus geschleuderten Wasserstrahl die Wirkung des Fahrtstromes auf das an Bord liegende Ruder. Diese Verstärkung ist für viele grössere Dampfschiffe so wesentlich, dass sie bei gestoppter Maschine und 6—9 Knoten Fahrt dem Ruder nur wenig resp. gar nicht gehorchen.

 Liegt ein Dampfschiff bei oder arbeitet es gegen schwere See und harten Wind oder ist gar der Vorsteven an Schiffspfählen resp. einer Kaimauer befestigt, oder sitzt das Vorderschiff an Grund, so ersetzt der Schraubenstrom den fehlenden (resp. geringfügigen) Fahrtstrom bei der Steuerung des Schiffes durch das Ruder. Daher giebt die Schraube dem an Bord gelegten Ruder auch sofort beim Anschlagen, wenn das Schiff erst

in Fahrt gesetzt werden soll, Steuerkraft, und diese ist um so bedeutender, je grösser die Umdrehungszahl der Schraube ist.

Die Erhöhung der Manöverirfähigkeit des vorwärtsgehenden Schiffes durch die Schraube ist eine allgemeine und ziemlich gleichmässige. Ob das Ruder an Backbord oder an Steuerbord liegt, ist für die Grösse der Drehkreise nicht von absoluter Bedeutung. Bald ist das Steuerbord-, bald das Backbordruder das günstigere, einerlei ob es das der Ablenkungsseite der Schraube gleichnamige Ruder ist (z. B. Rechtsschraube und Backbordruder, d. h. Pinne an Steuerbord) oder nicht.

Mit der Höhe der Umdrehungszahlen der Schraube nimmt die zur Herstellung eines Kreises für das drehende Schiff erforderliche Zeit ab. Dagegen nimmt aber mit wachsender Drehungsgeschwindigkeit auf den mit Handruder gesteuerten Schiffen der Drehungsraum des Schiffes zu.

Und nur bei Dampfrudern, welche vermöge des Dampfsteuerapparats mit konstanter Schnelligkeit gelegt werden können und daher unverzüglichen Effekt gewährleisten, nimmt auch bei wachsender Fahrgeschwindigkeit der Drehungsraum des Schiffes nicht wesentlich zu.

b) Auf dem rückwärtsfahrenden Schiffe ist die direkte Wirkung der rückwärts schlagenden Schraube, so weit das Ruder und seine Thätigkeit in Frage kommt, nur eine sehr geringe.

Der durch die Rückwärtsarbeit der Schraube erzeugte Strom wird auf das Achterschiff geworfen und läuft nach dem Vorderschiffe hin. Das Ergänzungswasser, zugleich der Fahrtstrom, strömt von hinten zu und trifft auf die hintere Ruderfläche. Seine Kraft ist natürlich, da die Schraube hier nur indirekt auf das Ruder wirkt — denn sie liegt ja zwischen Ruder und Hinterschiff — vergleichsweise viel geringer als die des von der vorwärtsschlagenden Schraube direkt auf das Ruder geworfenen Wasserstrahles.

Daher steuern auch alle Schraubenschiffe bekanntlich so schlecht über den Achtersteven.

Die reversirte rechts- resp. linksschlagende Schraube lenkt, wie schon gezeigt, den Bug des Schiffes nach Steuerbord resp. nach Backbord. Ihre Steuerkraft muss daher zu derjenigen des an Bord gelegten Ruders bald im Verhältnisse eines Summanden, bald in dem eines Subtrahenden stehen, je nachdem die Ruderlage der Ablenkungsseite der Schraube in ihrer Wirkung entspricht oder widerspricht. Gehen also Schiff und Schraube rückwärts, so wird bei Rechtsschraube und Steuerbordruder (Pinne an Backbord) das Schiff fast gerade rückwärts gehen oder sein Bug nur wenig nach Steuerbord abgelenkt werden, da Ruder und Schraube sich hier entgegenwirken und der Einfluss der Schraube bei Rückwärtsarbeiten der grössere ist.

Liegt das Ruder an Backbord (Pinne an Steuerbord), so unterstützen sich Schraube und Ruder, und die Folge ist ein rasches Abfallen des Vorderschiffes nach Steuerbord. Das rückwärtsfahrende Schiff mit rechtsschlagender Schraube kann also meistens nur nach einer Seite, nämlich

nach Steuerbord abfallen, und die Ruderlage an einem oder dem anderen Bord kann nur das Maass dieser Ablenkung beeinflussen.

Das Umgekehrte ist der Fall bei der linksschlagenden Schraube. Bei Backbordruder (Pinne an Steuerbord) fällt das rückwärtsgehende Schiff nur wenig oder gar nicht nach Backbord ab, bei Steuerbordruder (Pinne an Backbord) wird sein Bug rasch nach Backbord gedreht. Das rückwärtsgehende Schiff mit Linksschraube kann also in der Regel nur nach Backbord zu drehen.

Man drückt dies auch so aus: Schiffe mit Rechtsschrauben gehorchen dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord), Schiffe mit Linksschrauben dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord) besser bei Rückwärtsfahrt.

Bei frischem Winde hört jede Steuerung auf. Der Wind überwindet Schraube und Ruder und bewirkt ein Abfallen des Schiffes, d. h. das Hinterschiff dreht in den Wind auf.

c) Bewegen Schiff und Schraube sich in entgegengesetzten Richtungen, so wirken Fahrt- und Propellerstrom gegeneinander und es ist jetzt ein Dreifaches möglich.

Entweder:

Der Fahrtstrom ist stärker als der Propellerstrom. Dann bestimmt der Fahrtstrom die Ruderwirkung und das Schiff steuert wie beim Vorwärtsgange, aber mit geminderter Steuerkraft. Dies ist der Fall bei schneller Vorwärtsfahrt des Schiffes und langsamem Rückwärtsschlagen der Schraube während der dem Umsteuern folgenden Augenblicke. Das Ruder liegt hier ausserhalb der aufeinander treffenden Ströme. Der Propellerstrom wirkt in Gestalt des von hinten kommenden Ergänzungsstromes, dem der kräftigere Fahrtstrom so lange entgegensteht, bis das Schiff zum Stillstande kommt. Sobald der Propellerstrom überwiegt, steuert das Ruder wie beim Rückwärtsgang.

Oder:

Der Fahrt- und der Propellerstrom halten sich das Gleichgewicht, so dass das Ruder, weil es sich in todtem Wasser befindet, alle und jede Steuerkraft verliert.

Oder:

Der Propellerstrom ist stärker als der Fahrtstrom und drängt diesen zurück. Dies ist der Fall bei Rückwärtsfahrt des Schiffes und Umsteuerung der Maschine (und also der Schraube) auf voraus. Bei der Fahrt über den Achtersteven ist bekanntlich der Fahrtstrom meistens gering. Das Ruder steuert beim Ueberwiegen des Propellerstromes, da seine Fläche von demselben direkt getroffen wird, wie beim Vorwärtsgange.

Doch gehorcht das rückwärts fahrende Schiff bei vorwärtsschlagender Rechtsschraube am Besten dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord) und bei Linksschraube dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord).

Dies vorausgeschickt, sind nun zwei Fälle näher zu besprechen, nämlich das vorausgehende Schiff mit auf rückwärts umgesteuerter Schraube und hart an Bord

gelegtem Ruder, und das achterausgehende Schiff mit auf vorwärts umgesteuerter Maschine (also auch Schraube) und hart an Bord gelegtem Ruder.

1. Wenn das Schiff Fahrt voraus hat, die Schraube in Folge Umsteuerns der Maschine rückwärts arbeitet und das Ruder hart an Bord gelegt ist: so bleibt bei kleineren Schiffen der Fahrtstrom maassgebend und wirkt auf das Ruder, ebenso wie wenn das Schiff vorwärts ginge. Bei grösseren Schiffen, welche mit geringer Fahrt sich fortbewegen, heben Fahrt- und Propellerstrom einander anfänglich auf, so dass das Ruder kraftlos ist und nur die direkte Drehwirkung der Schraube auf das Schiff zur Erscheinung kommt, und erst allmählich zeigt sich die Uebermacht des Propellerstromes. Bei grösseren Schiffen, welche mit grosser Fahrgeschwindigkeit durchs Wasser gehen, funktionirt zuerst das Ruder wie bei dem Vorwärtsgange, dann tritt Steuerlosigkeit ein und schliesslich ist das Ruder in Folge des Ueberwiegens des Propellerstromes wie für den Rückwärtsgang zu gebrauchen.

Schon vor dem Augenblicke des Gleichgewichtes zwischen Fahrt- und Propellerstrom ist der gegebene Moment für das Anbord- resp. Umlegen des Ruders. Denn sobald nach dem Rückwärtsanschlagen der vor dem Ruder liegenden Schraube der Wasserdruck von vorne auf das Ruder aufhört, indem der Schraubenstrom den Fahrtstrom seitwärts abdrängt, entsteht am Ruder sogenanntes todtes Wasser und in demselben kann das Ruder fast so leicht hin und her bewegt werden, wie wenn es still läge. Gleich darauf drückt der die durch die Schraube nach vorne geschleuderte Wassermassen ergänzende Soggstrom von hinten auf das Ruder und es tritt nun folgende Wirkung ein:

Das vorwärtsfahrende Schiff fällt bei reversirter Rechtsschraube und an Backbord liegendem Ruder (Pinne an Steuerbord) stark nach Steuerbord ab,

(Siehe Fig. 60 im Anhang.)

wendet dagegen bei Steuerbordruder (Pinne an Backbord) nur wenig oder gar nicht nach Backbord.

(Siehe Fig. 61 im Anhang.)

Bei linksschlagender reversirter Schraube dreht das Schiff in Vorwärtsfahrt mit Backbordruder (Pinne an Steuerbord) wenig oder gar nicht nach Steuerbord, mit Steuerbordruder (Pinne an Backbord) dagegen schnell nach Backbord. Gemeint ist natürlich die Drehung des Buges (Kopfes).

Im Allgemeinen kann man daher sagen, dass Schiffe in Vorausfahrt bei an Bord gelegtem Ruder mit reversirter Linksschraube nur nach Backbord, mit reversirter Rechtsschraube nur nach Steuerbord drehen, und ersteren Falles dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord), letzteren Falles dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord) am besten gehorchen. Die Rotation der reversirten Rechtsschraube nach links drückt das Heck nach Backbord, d. h. das Vorderschiff nach Steuerbord. Auf das Backbordruder (Pinne an Steuerbord) drängt der Wasserdruck von hinten, so dass das Hinterschiff auch durch das Ruder nach Backbord, folglich der Bug um so stärker nach Steuerbord gedreht wird.

Umgekehrt arbeiten Rechtsschraube und Steuerbordruder (Pinne an Backbord) einander entgegen und das Schiff weicht daher nur wenig vom geraden Kurse ab, meistens nach Backbord.

Die Erklärung für die Ruderwirkung bei der Linksschraube ergiebt sich mutatis mutandis von selbst.

2. Wenn das Schiff Rückwärtsfahrt hat, die rückwärtsarbeitende Schraube auf vorwärts umgesteuert und das Ruder hart an Bord gelegt wird, so überwiegt in Folge des maassgebenden Propellerstromes die Steuerkraft des Ruders regelmässig den direkten Dreheffekt der Schraube und ist am grössten, wenn sie mit dem Schraubengange zusammenwirkt. Das Schiff wird gerade so wie in der Vorausfahrt abgelenkt, da das Ruder wie beim Vorwärtsgange wirkt. Das Anbordlegen des Ruders ist sofort mit der Umsteuerung der Maschine möglich und wirksam. Möglich: Denn das Ruder wird durch den Fahrtstrom von selbst gelegt und ist nicht gegen den Schraubenstrom zu drehen. Wirksam: Denn der Propellerstrom drückt sofort auf ein hart übergelegtes Ruder.

Mit Rechtsschraube ist die Wirkung des Backbordruders (Pinne an Steuerbord), mit Linksschraube die des Steuerbordruders (Pinne an Backbord) am grössten.

Zum Zwecke der Uebersichtlichkeit sind die Drehwirkungen von Schraube und Ruder in der Tabelle im Anhang (siehe Fig. 61a) graphisch dargestellt.

Es zeigt sich, um dies zu rekapituliren:

Die alleinige Drehwirkung der Schraube in den Fällen

I., 1 4 7 11 14
II., 1 4 7 11 14

(in den Fällen I., 7 und II., 7 allerdings nur bei Windstille oder schwachem Winde und keinem oder geringfügigem Seegange).

Der überwiegende Einfluss der Schraube in den Fällen

I., 9
II., 8.

Der überwiegende Einfluss des Ruders in den Fällen

I., 3 5 13 16
II., 2 6 12 15.

Der zusammenwirkende (sich gegenseitig verstärkende) Einfluss von Ruder und Schraube in den Fällen

I., 2 6 8 12 15
II., 3 5 9 13 16.

Der ausschliessliche Einfluss des Windes in den Fällen

I., 10 (7 8 9)
II., 10 (7 8 9).

In Worten gefasst, besagen die Hauptfälle der Tabelle also das Folgende:

(Ruder mittschiffs, wenn nicht anders bemerkt.)

Rechtsgängige Schraube:	Linksgängige Schraube:

I. Das Schiff geht aus der Ruhe mit vorwärts arbeitender Schraube voraus.

Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Backbord.	Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Steuerbord.
Das Schiff gehorcht dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord) am besten.	Das Schiff gehorcht dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord) am besten.

II. Das Schiff hat eine mässige bis schnelle Fahrt voraus mit vorwärts arbeitender Schraube.

Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Steuerbord.	Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Backbord.
Das Schiff gehorcht dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord) am besten.	Das Schiff gehorcht dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord) am besten.
Das Schiff erfordert etwas Backbordruder (Pinne an Steuerbord), um geraden Kurs halten zu können.	Das Schiff erfordert etwas Steuerbordruder (Pinne an Backbord), um geraden Kurs halten zu können.

III. Das Schiff und die Schraube gehen rückwärts.

Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Steuerbord.	Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Backbord.
Das Schiff gehorcht dem Backbordruder (Pinne an Steuerbord) am besten.	Das Schiff gehorcht dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord) am besten.

Bei Brise wird das Schiffsheck, gleichgültig gegen Ruder- und Schraubenwirkung, stets in den Wind gedreht.

IV. Das Schiff hat Fahrt voraus, die Schraube arbeitet rückwärts.

a) Ruder mittschiffs: Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Steuerbord.	a) Ruder mittschiffs: Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Backbord.
b) Hart Steuerbordruder (Pinne hart an Backbord): Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Backbord.	b) Hart Backbordruder (Pinne hart an Steuerbord): Die Schraube dreht den Schiffsbug nach Steuerbord.
c) Hart Backbordruder (Pinne hart an Steuerbord): Die Schraube dreht den Schiffsbug schneller und in grösserem Winkel nach Steuerbord.	c) Hart Steuerbordruder (Pinne hart an Backbord): Die Schraube dreht den Schiffsbug schneller und in grösserem Winkel nach Backbord.

So lange das Schiff noch Fahrt voraus hat, entscheidet die Ruderlage.

Sobald das Schiff seine Fahrt voraus verloren hat, ist der Wind von grösserem Einfluss.

§ 14.

B. Das Maass der Schiffsdrehung.

Nachdem in dem Vorstehenden die Art der Wirkung von Segel, Schraube und Ruder auf die Drehung des Schiffes erörtert ist, bleibt das Maass dieser Wirkung zu erläutern noch übrig.

Dasselbe ist auf Dampfern nach Zeit und Raum verschieden, je nach der Grösse des Ruderwinkels und der Schraubenumdrehungszahl, sowie der Schiffsbewegung nach vorne und nach hinten.

Bei hart an Bord gelegtem und in dieser Lage konstant gehaltenem Ruder beschreiben Schiffe einen sogenannten Schneckenkreis (Ellipse),

(Siehe Fig. 62 im Anhang.)

wobei der Kopf nach innen (Seite der Drehung), das Heck nach aussen liegt und der Schwerpunkt des Schiffes ungefähr in der Mitte des Krümmungs- (Kreis-) Bahnraumes sich befindet.

(Siehe Fig. 63 im Anhang.)

a ist die Bahn des Vorderstevens, Bugweg,
b „ „ „ „ Schiffsschwerpunktes,
c „ „ „ „ Hecks, Heckweg.

Diese Krümmungsbahn setzt sich beim Segelschiffe aus 2 Bewegungen zusammen, aus dem Manöver des Wendens (Ueberstaggehens) und dem des Halsens. Das Segelschiff kann zuerst halsen und dann wenden

(Siehe Fig. 64 im Anhang.)

Halsen von 1 um den Mittelpunkt H nach 2,
Wenden „ 2 „ „ „ W „ 3,

oder zuerst wenden und dann halsen,

(Siehe Fig. 65 im Anhang.)

a wendet um W bis b,
b halst „ H „ c.

Kombinirt man beide Bewegungen in der letzteren Reihenfolge, so ergiebt sich die Figur eines länglichen Kreises, dessen Ausgangspunkt innenwärts vom Endpunkte sich befindet.

(Siehe Fig. 66 resp. Fig. 66a im Anhang.)

Wenden von a bis b resp. von 1 bis 5 um den Punkt W,
Halsen „ b „ c „ „ 5 „ 11 „ „ „ H.

Beim Anluven verliert das Segelschiff an Fahrt und beschreibt einen Kreisabschnitt, welcher mit einem langen Radius beginnt und mit einem kurzen endet.

Beim Abhalten gewinnt es an Fahrt und seine Kurve beginnt mit einem kurzen und endet mit einem langen Radius.

Denn es ist eine allgemeine Regel für alle (Segel- wie Dampf-) Schiffe, dass jede Zunahme der Fahrgeschwindigkeit den Radius des beschriebenen Bogens vergrössert und jede Abnahme der Fahrgeschwindigkeit ihn verkürzt.

Vergleicht man mit dem Drehungsraum die Drehungszeit, so findet man, dass Segelschiffe zum Halsen längere Zeit brauchen als zum Wenden, so dass Zeit und Raum hier miteinander korrespondiren. Also beim Halsen vergleichsweise mehr Raum, mehr Zeit, mehr Fahrt, beim Wenden vergleichsweise weniger Raum, weniger Zeit, weniger Fahrt. Der Radius der Krümmungsbahn beträgt im Allgemeinen bei Segelschiffen das 4—6 fache der Schiffslänge.

Das Ueberlegen des Ruders ist ein die Fahrt jedes Schiffes durch das Wasser verminderndes Moment. Die Reduktion der Geschwindigkeit schwankt zwischen $^1/_5$ und $^1/_3$ der Anfangsgeschwindigkeit, d. h. der ursprünglichen Geschwindigkeit

beim Beginne der Drehung, und kann im Durchschnitte mit einem Viertheile derselben bewerthet werden.

Auf Dampfschiffen bedient man sich daher als eines ganz gewöhnlichen Manövers des Ruders als unterstützenden Kraft für die rückwärtsschlagende Schraube. Handelt es sich nämlich darum, das in voller Vorausfahrt befindliche Dampfschiff in kürzester Zeit und auf dem kürzesten Wege ausser Fahrt zu setzen (stoppen in diesem Sinne), ohne dass es darauf ankäme, wohin es mit dem Buge dreht, so stellt man die Maschine auf volle Kraft rückwärts und legt, sobald die Schraube anschlägt — das ist der Zeitpunkt des mühelosen Umlegens! — bei Rechtsschrauben das Ruder hart an Backbord (Pinne an Steuerbord), wodurch der Kopf des Schiffes nach Steuerbord lebhaft gedreht wird, und bei Linksschrauben das Ruder hart an Steuerbord (Pinne an Backbord), wodurch der Kopf des Schiffes bedeutend nach Backbord gedreht wird. In diesem Falle ist der durch die stärkste Drehung des Schiffes hervorgerufene Fahrtverlust der grösstерreichbare.

Allein — ungleich der Wirkung auf Segelschiffen — verkürzt jede Fahrtzunahme des Dampfschiffes die Zeit, welche zur Ausführung der Drehung nöthig ist, und jede Fahrtverminderung bedeutet eine Verlängerung der Drehungszeit. Und dies ist ganz selbstverständlich. Denn während bei der Drehung des Segelschiffes sich der Einfallswinkel des Windes in das Segel und damit zugleich das Maass der fortbewegenden Kraft ändert, bleibt auf dem Dampfschiffe die Dampfspannung beim Drehen des Schiffes konstant.

Also je schneller die Fahrt, um so grösser der Raum und um so kürzer die Zeit; dagegen je geringer die Fahrt, um so kleiner der Raum und um so länger die Zeit, welche das Dampfschiff beim Drehen beansprucht. Man wird daher zu Gunsten erhöhter Drehungsfähigkeit sich oft zu einem Opfer an Fahrgeschwindigkeit entschliessen müssen.

Die Bewegung des drehenden Schiffes lässt sich der eines Schlittens auf der Schneebahn vergleichen. Unter dem auf die Ruderfläche treffenden Wasserdrucke wird das Heck des Schiffes seitwärts fortgeschoben und macht anfänglich einen im Vergleich zum Buge ersichtlich grösseren Weg durchs Wasser. Erst nachdem das Schiff sich ungefähr eine Schiffslänge vorwärts bewegt hat, beginnt der Bug die vor Beginn der Drehung angelegene Kurslinie zu schneiden, und das Heck verlässt dieselbe, nachdem das Schiff 1 bis 2 fernere Schiffslängen in der Vorwärtsfahrt zurückgelegt hat. Diese Thatsache wird vielfach ignorirt.

Die Drehung des Dampfschiffes beansprucht anfänglich mehr Raum und weniger Zeit als in ihrem Verlaufe, indem sie allmählig kürzer und langsamer wird.

(Siehe Fig. 67 im Anhang.)

Die Krümmungsbahn zerfällt hiernach in mehrere Kreisabschnitte von verschieden grossem Durchmesser. Wie gross diese Durchmesser sind, muss für jedes einzelne Schiff experimental gefunden werden.

Die für den Kreislauf des Schiffes maassgebenden Faktoren sind:

das Trägheitsmoment des Schiffes,
die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes,
die Leistungsfähigkeit der Maschine,
der Ruderwinkel,

die Form des Schiffes (Länge, Breite, Tiefe, besonders erstere), namentlich das Verhältniss der Länge zur Tiefe und auch der Verlauf der Linien des Hinterschiffes unter Wasser,
der Tiefgang des Schiffes,
die Lage des Systemschwerpunktes des Schiffes (der laterale Widerstand), daher auch
die Stauung der Last,
der Kränzungswinkel,
vor Allem der Abtriftswinkel, wenn Wind und Seegang gering sind,
die Ruderfläche,
die zum Ueberlegen des Ruders und beim Wechsel der Gangart zum Anspringen der Maschine erforderliche Zeit,
der Schraubengang,
der Wind und Seegang.

Der Einfluss eines Theils dieser Faktoren ist bereits besprochen, der eines anderen Theils ist später noch speziell zu behandeln.

Hier sind zunächst Fahrt, Ruder, Zeit und Raum zu erörtern.

Die spiralförmige Kurve, welche das Dampfschiff anfänglich beim Drehen beschreibt, nennt man den Evolutionsbogen. Derselbe geht allmählich in einen wirklichen Kreis, den sogenannten Drehkreis, über.

Dieser Drehkreis beginnt, wenn das Schiff mit einem Dampfsteuerapparate ausgestattet ist, nach dem Durchlaufen von 8 Strich (90 Grad), und nimmt natürlich erst später seinen Anfang, wenn das Ruder mit der Hand gesteuert wird, weil in diesem Falle das Anbordlegen des Ruders langsamer erfolgt und die Wirkung nur nach und nach sich erhöht.

Der Fahrtverlust, welcher sogleich nach dem Ueberlegen des Ruders und schon während desselben eintritt, ist während der Drehung des Schiffskopfes durch die ersten 4 Striche (den 1. Oktanten) weniger bedeutend, als während des Durchlaufens der nächsten 4 Striche (des 2. Oktanten). Bei geringer Geschwindigkeit ist der Fahrtverlust vergleichungsweise bedeutender als bei grosser Geschwindigkeit. Er ist ganz allgemein am grössten im zweiten Oktanten. Die Drehung durch den dritten und vierten Oktanten erfolgt ohne Steigerung des Fahrtverlustes, ja meist sogar mit geringerem Fahrtverlust als im ersten Oktanten, und jedenfalls ist vom dritten und vierten Oktanten an die Fahrgeschwindigkeit bis zur Beendigung des Kreises durchweg konstant.

Was die Drehzeit angeht, so dreht das Dampfschiff in Folge seines Trägheitsmomentes in der Längenachse am langsamsten durch die ersten 4 Striche, am schnellsten regelmässig durch die nächsten 4 Striche, und wieder etwas länger, aber ziemlich konstant, durch die übrigen Oktanten, wegen des jetzt überwundenen Maximums des Fahrtverlustes.

Für die Frage des Maasses der Abweichung vom Kurse behufs Vermeidung eines gerade oder schräg vor dem in Fahrt befindlichen Schiffe vorhandenen Hindernisses kommt es fast ausschliesslich auf die Kenntniss des sogenannten Evolutionsbogens an und auch hier nur um die Drehung durch die ersten 4 bis 6 Striche.

Da auf gut steuernden Schiffen der Abstand zwischen dem Ausgangspunkte

und dem Endpunkte der Krümmungsbahn bezw. des Kreises in der Regel nicht viel mehr als ca. 2 bis 4 Schiffsbreiten beträgt, so wird man praktisch in sehr vielen Fällen die Drehungskurve des Schiffes als Kreis behandeln dürfen.

Es ist ein Kennzeichen eines gut, d. h. schnell und auf engem Raum, drehenden Schiffes, dass der erste Oktant merklich länger ist als der zweite, während der dritte und vierte gewöhnlich gleich sind. Ein zweites Kennzeichen ist ein grosser Abtriftswinkel. Der Wasserdruck auf das an Bord gelegte Ruder gleicht eben einer auf das Hinterschiff allein wirkenden Abtrift. Daher der Name.

Es ist hier am Platze, einer missbräuchlichen Angabe des Kurswechsels entgegen zu treten, resp. eine vielfach gebräuchliche Art der Bezeichnung der Kursänderung auf ihren wahren Werth zurückzuführen. Ein Anderes ist es, die Richtung des Kopfes des Schiffes verändern, ein Anderes, den vom Schiffe angelegenen Kurs ändern. Z. B. ein auf Nordkurs liegendes Schiff

(Siehe Fig. 68 im Anhang.)

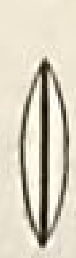
hat unter hart an Steuerbord (Pinne an Backbord) gelegtem Ruder die Schiffsrichtung bis NOzO$1/_2$O geändert, den Kurs aber nur eben über NzO verlegt. Die Schiffsrichtung ist um $5^1/_2$ Strich, der Kurs nur um 1 Strich vom Drehungspunkte aus verlegt. Ein anderes Schiff

(Siehe Fig. 69 im Anhang.)

hat, vom Drehungspunkte aus gerechnet, den Kurs um kaum $1^1/_2$ Strich geändert, während die Richtung, welche der Kopf des Schiffes eingenommen hat, fast 6 Striche (von N bis NOzO$^3/_4$O) von der Richtung des Kopfes beim Beginne der Drehung abweicht.

Erläuterung zu Fig. 69.

Erste Krümmungsbahn:	Winkel a 1 b. Kreismitte 1.	
	Radius = $5^1/_2$ Schiffslängen.	
	Kreismitte = 1 Schiffslänge voraus.	
	Umfang des Kreissektor = 4 Schiffslängen	4
Zweite Krümmungsbahn:	Winkel b 2 c. Kreismitte 2.	
	Radius = 5 Schiffslängen.	
	Kreismitte = über $1^1/_2$ Schiffslängen vor dem ersten Drehungspunkte a.	
	Umfang des Kreissektor = 6 Schiffslängen	6
Dritte Krümmungsbahn:	Winkel c 3 f (über d und e). Kreismitte 3.	
	Radius = $4^1/_2$ Schiffslängen.	
	Kreismitte = über 2 Schiffslängen vor dem ersten Drehungspunkte a.	
	Umfang des Kreissector = 17 Schiffslängen	17
		27


Schiff von 600 Tonnen.
Fahrt $9^1/_2$ Knoten.
Ruderlage 32 Grad an Bord.

Anstatt aber die Aenderung der Schiffsrichtung von der des Kurses durch unterschiedliche Ausdrucksweise auseinander zu halten und z. B. erstere ein Ab-

fallen des Schiffskopfes, letztere ein Abfallen vom Kurse zu nennen, spricht der Schiffermund meist nur von einer Kursänderung, einem Abfallen des Schiffes (nicht genauer: des Kopfes), es dem Hörer überlassend, sich hierunter das Richtige vorzustellen. In der Regel meint der Sprecher, wenn er Kursänderung sagt: Aenderung der Richtung des Kopfes, d. h. der Lage der Längenachse des Schiffes. Z. B. den Moment, in welchem — Fig. 68 — der Kopf des Schiffes die ursprüngliche Kurslinie schneidet, nennt der Schiffer durchgehends: eine Kursänderung von $1^1/_2$ Strich, obgleich die Ausgangskurslinie noch gar nicht überschritten worden ist.

Man hat sich zu hüten, die Steuerfähigkeit des Schiffes mit seiner Drehfähigkeit zu verwechseln. Letztere ist ein wesentliches Requisit für Kriegsschiffe. Für Handelsdampfer ist es ziemlich gleichgültig, ob sie in 3 oder 7 Minuten einen Kreis beschreiben, wenn sie nur gut steuern, d. h. schnell dem Ruder gehorchen, und zwar speziell auch bei geringer Fahrgeschwindigkeit. Das ist die Hauptsache. Wie stark sie das thun, um wie viel Grade sie constant nach der Seite des Ruders im Wasser wenden, ist von geringerer Bedeutung. Ein gut drehendes Schiff ist nicht immer ein gut steuerndes; und ein gut steuerndes ist nicht nothwendigerweise ein gut drehendes, d. h. kleine Drehkreise in kurzer Zeit erzielendes Schiff. So kommt es oft vor, dass dasselbe Schiff z. B. mit Backbordruder besser bis zu 8 resp. 16 Strich dreht, während bei ganzen Kreisen Steuerbordruder überwiegt. Im Grossen und Ganzen bemerke man, dass das Drehungsmoment eines Schiffes um so mangelhafter ist, das Schiff also um so mehr Zeit und Raum zum Drehen benöthigt, je mehr sich die Krümmungsbahn dem Kreise nähert, d. h. je früher das Gleichgewicht der wirkenden Kräfte eintritt. Dasselbe wird aber gewöhnlich vor gänzlicher Zurücklegung des zweiten Oktanten erreicht. Was namentlich das Trägheitsmoment des Schiffes angeht, so wirkt dieses zuerst der Drehung entgegen, unterstützt sie dagegen zuletzt. Ist das Trägheitsmoment am stärksten im Gravitätszentrum, so ist die Winkelgeschwindigkeit grösser (also der Drehkreis kleiner). Ist dasselbe dagegen in der Längsrichtung vertheilt, so ist die Winkelgeschwindigkeit kleiner (also der Drehkreis grösser). Letzteres ist der Normalfall der Handelsdampfer.

Grosser Tiefgang hinten — abermals ein sehr gewöhnlicher Fall auf Handelsdampfern — ist der Drehung hinderlich. Je tiefer das Schiff hinten zu Wasser liegt, um so mehr Zeit und Raum beansprucht seine Drehung.

Nach dem Obengesagten ist es klar, dass eine Kursänderung im Sinne des Verlassens der Ausgangskurslinie und des Erreichens eines neuen, vom Ausgangspunkte an gerechneten, Kompassstriches sich am kürzesten in der Zeit vollzieht, wenn das Schiff bei hart übergelegtem Ruder mit voller Kraft voraus seine Drehung macht. Dies setzt aber voraus, dass genügender Raum zum Drehen vorhanden ist. Kommt es dagegen darauf an, einer plötzlich auftretenden Gefahr zu begegnen und so schnell als möglich auf dem kürzesten Wege (also auf beschränktem Raume) nach der Seite des Schraubenganges auszuweichen — nur hierfür ist dieses Manöver mit Schraubendampfschiffen, wie gezeigt ist, möglich —, also auf möglichst kurze Distanz vom Ausgangspunkte den angelegenen Kurs zu schneiden, so muss das Ruder nach der der Schraubendrehung entgegengesetzten Seite gelegt und die Maschine auf volle Kraft rückwärts gestellt werden. Dasselbe Schiff, welches bei voll Dampf vorwärts die Ausgangskurslinie erst auf zwei Schiffslängen überschreitet

(Fig. 68), wird in diesem Falle schon auf etwas mehr als eine Schiffslänge diese Grenze hinter sich haben. (Siehe Fig. 70 im Anhang.)

Aber dem geringeren Drehraume wird eine grössere Drehzeit gegenüberstehen, und der Führer wird sein Schiff bei Weitem nicht in demselben Maasse in der Hand haben, wie wenn er die volle Geschwindigkeit desselben ausnutzt.

Die Figuren 68 bis 70 zeigen das Drehungsmoment eines Schraubendampfschiffes von gegebener Grösse und Fahrgeschwindigkeit, die Drehungszeit und den Drehungsraum unter Hartsteuerbordruder (Pinne an Backbord) im Vergleich zum Fortgang desselben bei mittschiffs liegendem Ruder auf dem angelegenen Kurse in Zeit und Raum. Es ist der vom Heck des Schiffes geschlagene Evolutionsbogen zu Grunde gelegt, weil bis zu der Grenze dieser Kurve die Gefahr des Stosses auf das der freien Bewegung des Schiffes drohende Hinderniss reicht.

Die Grösse des Evolutionsdurchmessers bei voller Vorwärtsfahrt beträgt auf Schiffen von bedeutender Steuerfähigkeit durchschnittlich:

Die 4 bis 5fache Schiffslänge (mindestens aber 3 Schiffslängen) bei gewöhnlichem Ruder mit Dampfbetrieb und beim Balanenruder mit Handbetrieb, dagegen
„ 6 „ 8 „ „ bei gewöhnlichem Ruder mit Handbetrieb.

Kleinere vorzüglich manöverirende Dampfer mit mässiger Geschwindigkeit, auf welchen das Ruder schnell übergelegt werden kann, erfordern auch bei Handruder keinen grösseren Evolutionsdurchmesser als die 3 bis 5fache Schiffslänge.

Der mit voller Dampfkraft durchlaufene Evolutionsbogen ist grösser als der mit halber Kraft beschriebene. Mit den Durchlaufszeiten ist es, wie gesagt, umgekehrt.

Z. B. ein Schiff durchlief bei 9 Knoten Fahrt und 6 Meter Tiefgang einen Kreis von ungefähr 500 Meter Durchmesser in $5^1/_2$ Minuten mit „voll Dampf voraus“ und beschrieb mit „halber Kraft (d. h. halb Dampf) voraus“ einen Kreis von ungefähr 240 Meter Durchmesser in gut 7 Minuten bei $5^1/_2$ Knoten Fahrt.

Mit zunehmendem Ruderwinkel nimmt die Drehwirkung des Ruders zu, bis sie bei ungefähr 34 bis 40 Grad, in ganz seltenen Fällen 45 Grad, ihren Höhepunkt erreicht hat.

Zur Veranschaulichung mögen nachstehende Beispiele dienen:

Kleinerer Dampfer:

Ruderwinkel.	Zeitdauer für den ganzen Kreis.	Kreisdurchmesser.
10 Grad	4 Minuten	188 Meter.
20 „	3 „ 20 Sekunden	124 „
30 „	3 „	90 „
40 „	2 „ 50 „	65 „

Grösserer Dampfer:

Ruderwinkel.	Zeitdauer für den ganzen Kreis.	Kreisdurchmesser.
7 Grad	9 Minuten 50 Sekunden	1060 Meter.
14 „	6 „ 50 „	935 „
21 „	5 „ 50 „	750 „
27 „	5 „ 25 „	570 „
33 „	5 „ 20 „	475 „

Das sind Ueberdurchschnittsleistungen. Nur ganz selten wird man für das Durchlaufen des Kreises eine kürzere Zeit als 5 bis 8 Minuten und des Evolutionsbogens von 3 bis 4 Strichen eine kürzere Zeit als 2 bis 3 Minuten annehmen dürfen.

Die zum Ueberlegen des Dampfruders benöthigte Zeit beträgt durchschnittlich 10—20 Sekunden, dagegen bei Handruder nicht unter einer Minute. Durchgehends hat der Dampfsteuerapparat im Verhältniss zum Handsteuerapparat eine zeitlich (d. h. in der Ueberlegezeit) 6fach erhöhte Wirkung. Verlängert wird die Ueberlegezeit des Ruders in allen Fällen durch die Fahrbeschleunigung, da mit derselben der Druck des Wassers auf das Ruder wächst.

Dagegen beschleunigt natürlich die Fahrtverminderung das Ueberlegen des Ruders. Doch sind beide Unterschiede bei grossen Schiffen gering und nur bei kleinen Schiffen erheblich, weil letztere beim Drehen ihre Lage wesentlich ändern (krängen).

Die Zeit, welche zwischen dem Erscheinen des Kommandos an der Scheibe des Maschinentelegraphen

(Siehe Fig. 70a im Anhang.)

und dem Anspringen der Maschine liegt, beträgt, wenn man für mittlere und grössere Maschinen Dampfsteuerung, bei kleineren Maschinen Handsteuerung annimmt, etwa:

Für das Kommando	Bei kleinen Maschinen bis zu 500 indizirten Pferdekräften	Bei mittleren Maschinen bis zu 3000 Pferdekräften	Bei grösseren Maschinen über 3000 Pferdekräfte
von Volldampf vorwärts (rückwärts) auf Halt (Stopp)	2—7 Sekunden	5—10 Sekunden	10—14 Sekunden
von Stopp auf Volldampf vorwärts (rückwärts) .	4—10 „	6—12 „	12—17 „
von Volldampf vorwärts (rückwärts) auf Volldampf rückwärts (vorwärts)	5—12 „	8—14 „	15—22 „

Die Breite der Bahn, welche der Schiffsrumpf beim Drehen beansprucht, ergiebt sich aus der Kenntniss der Schiffslänge und des Abtriftswinkels, d. h. desjenigen Winkels, welchen die Kiellinie des gleichförmig drehenden Schiffes mit der Tangente des von seinem Schwerpunkte durchlaufenen Kreises bildet. Dieser Winkel entsteht in Folge des Wasserdrucks auf den Aussenbug, d. h. die dem Zentrum des Kreises abgewendete Bugseite, indem diese in den Kreis hineingedrängt wird. Das Ruder leiht dem Schiffe die Drehtendenz und der Propeller treibt es in der Kiellinie fort. Die Folge dieser zusammengesetzten Bewegung ist die, dass Bug und Heck verschiedene Kreise beschreiben.

Die Differenz zeigen folgende Beispiele:

Durchmesser des Drehkreises am Bug	410 Meter	380 Meter	375 Meter
„ „ „ „ Heck	430 „	410 „	405 „

Mit Kauffahrteischiffen werden sehr selten probeweise Kreisläufe gemacht, weil hierfür kaum ein praktisches Bedürfniss besteht. Zur Kenntniss des Evolutionsbogens — und die ist sehr wichtig! — genügt und ist erforderlich die Kenntniss der Zeit, welcher das Schiff bei gegebener Fahrgeschwindigkeit zum Drehen durch einen Kompassstrich (also zur Aenderung der Richtung des Kopfes des Schiffes um 1 Strich!) benöthigt. Die Berechnung des Evolutionshalbmessers ist dann leicht. Man multiplizirt Fahrgeschwindigkeit (in Fuss, Ellen, Metern etc.) mit der Drehungsdauer durch einen Strich und beides mit der Strichzahl des ganzen Kreises und dividirt diese Summe durch das Produkt aus der Zeiteinheit für die Fahrtmessung mit der doppelten Halbkreislinie.

Z. B.: Ein Schiff durchläuft bei 6 Meilen (à 1852 Meter) Fahrt durchschnittlich 1 Strich des Kreises (von 32 Strichen sc. Drehung des Kopfes), in 28 Sekunden. Die Zeiteinheit für die Fahrtmessung ist 1 Stunde (à 60 Minuten, à 60 Sekunden). Die Halbkreislinie ist bekanntlich, wenn der Halbmesser gleich 1 ist, annäherungsweise 3,1415926 lang (kürzer 3,1416), und wird mit π bezeichnet.

Die Formel würde, wenn v (velocitas) die Fahrgeschwindigkeit, t (tempus) die Drehungsdauer durch einen Strich, s (spatium) der ganze Kreis in Striche, h (hora) das Zeitmaass der Fahrt, π die Halbkreislinie bezeichnet, sein:

$\frac{v\ t\ s}{h\ 2\ \pi}$, also angewendet auf obige Grössen $\frac{1852\ \text{Meter} \cdot 6\ \text{Meilen} \cdot 28\ \text{Sek.} \cdot 32\ \text{Striche}}{60\ \text{Min.} \cdot 60\ \text{Sek.} \cdot 2 \cdot 3{,}1416}$,

was einen Radius von rund 440 Metern ergiebt.

Eine gute Leistung zeigt

(Siehe Fig. 70b im Anhang.)

Hier sind Winkelgrösse, Winkelgeschwindigkeit und Fahrtverlust nach der Drehung des Schiffskopfes durch je 4 Striche des Kompasses angegeben. Dies giebt ein anschauliches und treffendes Bild von dem grossen Raumbedürfniss der jetzigen Dampfer zum Drehen. Weitere Beispiele geben

(Siehe Fig. 70c—70k im Anhang.)

Es ist ersichtlich, dass die Sehne um so länger ist, je grösser der Winkel ist. Und man erkennt, wie geringfügig die Abweichung der Krümmungsbahn von der ursprünglichen Kurslinie bei einer Drehung des Vorderschiffs um 4 Strich (45 Grad) ist.

Ist die Kenntniss der beim Drehen durch einen Strich verlaufenden Zeit nicht zu erlangen, weil die aussagepflichtige Person diese Angabe nicht machen kann oder die aussagefähige Person sie nicht machen will (z. B. der Rheder hat ein Interesse an der Verschleierung der Manöverirfähigkeit seines Schiffes, weil er bei Mittheilung derselben eine ihm ungünstige Entscheidung vorhersieht), so wird man auf eine aus Erfahrung und Vergleichung zu gewinnende Durchschnittsleistung rathen müssen, indem man statt mit festen Faktoren mit Elementen einer Wahrscheinlichkeitsrechnung operirt.

Hierzu können die Fig. 68—70k einen Anhalt geben. Sie zeigen beispielsweise, inwieweit meistens im praktischen Leben die Manöverireigenschaft, namentlich

das Drehungsmoment, eines Einzelschraubenschiffes überschätzt wird, wenn man den im konkreten Falle zur Zeit des Entschlusses der Kursänderung noch verfügbaren Drehraum, wie er sich in den Zeugenaussagen darstellt, mit dem nach Fig. 68—70k erforderlichen vergleicht.

Erläuterung zu der Figur No. 70b.

Fahrgeschwindigkeit:

1. Anfangsgeschwindigkeit 11 Knoten
2. Fahrgeschwindigkeit während der Drehung des Schiffkopfes bis 4 Strich 9,84 Knoten
3. Fahrgeschwindigkeit während der Drehung des Schiffskopfes bis 8 „ 8,68 „
4. Fahrgeschwindigkeit während der Drehung des Schiffskopfes bis 12 „ 8,37 „
5. Fahrgeschwindigkeit während der Drehung des Schiffskopfes bis 16 „ 7,77 „

Zeitdauer:

1. Drehung des Schiffkopfes bis zu 4 Strich: 65 Sek.
2. „ „ „ „ „ 8 „ 54 „ + 65 Sek.
3. „ „ „ „ „ 12 „ 56 „ + 65 + 54 Sek.
4. „ „ „ „ „ 16 „ 56 „ + 65 + 54 + 56 Sek.

e = Radius des Evolutionsbogens = 4 Schiffslängen (1. Oktant),
k = „ „ Drehkreises = $3^1/_4$ „ (2.—4. Oktant),

Winkelgrösse:

1. Für die Drehung des Schiffskopfes um 4 Strich = 10⁰
2. „ „ „ „ „ „ 8 „ = 31⁰
3. „ „ „ „ „ „ 12 „ = 52⁰
4. „ „ „ „ „ „ 16 „ = 72⁰

Länge der Sehnen in Schiffslängen (Abstand vom Ausgangspunkt)

1. bei einer Drehung des Schiffskopfes um 4 Strich = 3,19 Schiffslängen
2. „ „ „ „ „ „ 8 „ = 5,13 „
3. „ „ „ „ „ „ 12 „ = 6,26 „
4. „ „ „ „ „ „ 16 „ = 6,37 „

Also bei einer Schiffslänge von 350 Fuss wäre der Durchmesser des Drehraumes 2229 Fuss = $6^1/_3$ Schiffslängen.

NB. Dies ist ein Ueberdurchschnittsmaass, welches wenige Schiffe erreichen.

Die beschränkte Manöverirfähigkeit des Einzel-Schrauben-Dampfschiffes hat man in gewisssem Grade dadurch zu heben gesucht, dass man vorne ein sogenanntes Bugruder angebracht hat, so dass gleich im Beginne der Drehung nicht nur das Hinterschiff durch das Heckruder herumgeworfen, sondern auch gleichzeitig das Vorderschiff durch das Bugruder (Fig. 53) abgelenkt wird. Es hat diese Neuerung jedoch in der Seehandelsschifffahrt keinen Eingang gefunden, weil dem erstrebten Vortheile nach Anschauung des Verkehres die exponirte Lage des Bugruders, die Komplizirung des Steuerapparates und bei Handruderbetrieb die Vermehrung der Besatzung als überwiegende Nachtheile gegenüberstehen.

Anhang I.

In Anbetracht des Umstandes, dass in einzelnen Fällen die Doppelschraube in die Kauffahrteischifffahrt Eingang gefunden hat, nicht nur, wenn auch wohl haupt-

sächlich deshalb, weil das Doppelschraubenschiff nach Verlust einer Schraube bezw. nach Zerstörung der Nachbarflügel einer Schraube und nach Wellenbrüchen derselben noch immer manöverirfähig bleibt, so lange die andere Schraube intakt ist (und das Gleiche gilt von den Maschinen), sondern auch deshalb, weil in einzelnen Fällen das Bedürfniss einer Erhöhung der dem Einzelschraubenschiff innewohnenden Manöverirfähigkeit sich gebieterisch geltend machte, sind hier kurz die bisher beobachteten Besonderheiten dieses Schraubensystems in ihrer Bedeutung für die Schiffsbewegungen zu berühren.

Doppel- oder Zwillingsschrauben sind zwei seitlich des Ruders befindliche Schrauben, von denen die eine nach rechts, die andere nach links schlägt. Sie drehen entweder beide nach Innen (nach dem Ruder zu) oder beide nach Aussen (von dem Ruder weg). Da hiernach der Propellerstrom theilweise seitwärts am Ruder vorbei geht, so wirken sie vergleichsweise in geringerem Maasse auf das Ruder als die Einzelschraube. Die Erfahrung hat gelehrt, dass es vortheilhafter ist, wenn die Schrauben nach Aussen, d. h. mit ihren oberen Flügeln vom Schiffskörper abschlagen. Denn dann wird dem Ruder durch die auf beiden Seiten nach unten gehenden Flügel das Wasser entgegenschleudert, während umgekehrt die nach Innen schlagenden Schrauben das Wasser vom Ruder wegdrücken, also die Ruderwirkung beeinträchtigen. Daher haben die neueren Doppelschraubendampfer auf Steuerbord eine rechtsgängige und auf Backbord eine linksgängige Schraube.

Die Drehversuche beim Vorwärtsarbeiten der einen und Rückwärtsschlagen der anderen Schraube (man lässt die Schraube an der Seite, wohin man drehen will — an der Drehungsseite — rückwärts schlagen) haben ergeben, dass bei mittschiffsliegendem (also neutralisirtem) Ruder das Schiff, abgesehen von der Evolutionskurve, fast auf der Stelle dreht, aber bedeutend mehr Zeit als beim Vorausarbeiten beider Schrauben benöthigt, während bei Zuhilfenahme des Ruders das Schiff mit verschieden arbeitenden Schrauben in sehr viel kürzerer Zeit dreht. Es ist dieses beachtenswerth, weil an der Drehseite, wo das Ruder (die Ruderfläche) liegt, die Schraube rückwärts arbeitet, und es zeigt dies den geringen Einfluss des auf die Hinterfläche des Ruders drückenden Stromes des rückwärts arbeitenden Propellers. Dasselbe Schiff, welches mit beiden Schrauben vorwärts und hart übergelegtem Ruder einen Kreis von 685 Metern im Durchmesser in ungefähr $5^1/_2$ Minuten beschrieb, drehte mit verschieden arbeitenden Schrauben und hart liegendem Ruder in fast 7 Minuten, abgesehen von dem Evolutionsbogen, beinahe auf der Stelle.

Bei der Umsteuerung der Maschinen aus Fahrt voraus in Fahrt achteraus bleibt das Ruder wie beim Vorwärtsgange wirksam und nur das Maass seiner Wirkung verringert sich.

Bei der Umsteuerung der Maschinen aus Fahrt achteraus in Fahrt voraus wirkt das Ruder wie beim Vorwärtsgange und zwar sofort mit dem Anschlagen der Schrauben. Hier verleiht also der Propellerstrom dem Ruder sofort Steuerfähigkeit.

Raum, Zeit und Maass der Drehung eines Zwillingsschraubendampfers von gegebener Grösse ist für den Fall, dass beide Maschinen voraus arbeiten, in

(Siehe Fig. 71 im Anhang.)

und für den Fall, dass die innere, d. h. an der Drehungsseite befindliche, Maschine rückwärts, die andere vorwärts arbeitet, in

(Siehe Fig. 72 im Anhang.)

dargestellt.

Als Besonderheit bleibt nur noch hervorzuheben, dass Doppelschraubenschiffe bisweilen bei Volldampf voraus mit beiden Maschinen einen kleineren Kreis durchlaufen, als mit Halbdampf voraus und dass der Fahrtverlust bei ihnen grösser ist, als auf Einzelschraubenschiffen.

Beim Uebersteuergehen scheert das Zwillingsschraubenschiff, da die Drehwirkung der einen Schraube durch die entgegengesetzte der anderen paralysirt wird, nicht nach einer Seite aus.

Endlich kann das Doppelschraubenschiff auf eine kürzere Entfernung als das Einzelschraubenschiff durch Rückwärtsarbeiten der Maschinen ausser Fahrt gesetzt werden.

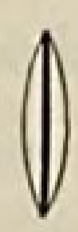
Während Einzelschraubenschiffe auf engen Revieren meilenweit durch Bugsirdampfer sich schleppen lassen müssen, weil sie nicht die nöthigen kurzen Drehungen machen können, sind Doppelschraubenschiffe dieses Zwanges überhoben. Desgleichen brauchen sie sich nicht der zeitraubenden Operation des Schwoiens im Strome mit Trossen zu unterwerfen.

Erläuterung zu der Figur Nr. 71.

Erste Krümmungsbahn: Winkel a 1 b. Kreismitte 1.
Radius = 5 Schiffslängen.
Kreismitte = $1/_9$ Schiffslänge voraus.
Umfang des Kreissector = nicht ganz 3 Schiffslängen.

Zweite Krümmungsbahn: Winkel b 2 c. Kreismitte 2.
Radius = fast $3^2/_3$ Schiffslängen.
Kreismitte = über $1/_2$ Schiffslänge voraus.
Umfang des Kreissector = $4^1/_4$ Schiffslängen.

Zwillingsschraube.


Schiff von 9000 Tonnen.
Fahrt $6^1/_2$ Knoten.
Ruderlage an Bord 34 Grad.

Ein Beispiel der Manöverirfähigkeit eines Doppelschraubenschiffes von 470 Tonnen, bei 165 Fuss engl. Länge, $22^1/_2$ Fuss engl. Breite, $13^1/_2$ Fuss engl. Tiefe, bei einem Tiefgange von 5 Fuss englisch vorne und 9 Fuss englisch hinten, und mit einer Maschine von 120 Pferdekräften ist das folgende: Das Schiff machte bei Volldampf voraus mit 120 Umdrehungen in der Minute $7^1/_2$ Knoten in der Stunde, und änderte seine Fahrt in volle Kraft achteraus binnen $3^1/_3$ Minuten. Es stoppte von volle Kraft voraus in 1 Minute und 15 Sekunden. Der Durchmesser der Kreise betrug bei hart an Bord gelegtem Ruder und volle Kraft voraus mit beiden Schrauben $3^1/_2$ Schiffslängen, der Kreis wurde in 4 Minuten und 10 Sekunden beschrieben. Schlug die eine Schraube (nämlich die äussere) voraus, die andere (nämlich die innere) achteraus, so drehte das Schiff (immer vom Evolutionsbogen abgesehen) auf der Stelle und beschrieb den Kreis in $4^1/_2$ Minuten.

Wurde aus voller Kraft voraus die Maschine der einen Schraube auf voll Dampf rückwärts gestellt (nämlich die Maschine der Seite, wohin das Schiff drehen sollte) und das Ruder hart an Bord gelegt, so beschrieb das Schiff einen Halbkreis in $1^1/_2$ Minuten.

Anhang II.

Vergleicht man die Drehfähigkeit der Einzelschrauben-Dampfer mit ihrer Stoppfähigkeit, so findet man, dass letztere einerseits grösseren Variationen unterliegt und andererseits regelmässig eine verhältnissmässig weit geringere ist als erstere.

Z. B. ein Dampfer von 3500 Tons Tragfähigkeit, 390 Fuss (englisch) Länge, 42 Fuss (englisch) Breite, 24 Fuss (englisch) Tiefgang bedurfte, um aus voller Fahrt voraus durch Reversion der Maschine zum Stillstande gebracht zu werden, bei:

a) Mittschiffsruder 4 Minuten 15 Sekunden, wobei der Kopf fast $2^1/_2$ Strich nach Steuerbord drehte,

b) hart Backbordruder (Pinne an Steuerbord) 3 Minuten 23 Sekunden, wobei der Kopf anfänglich ein wenig nach Backbord und dann fast $3^1/_2$ Strich nach Steuerbord drehte,

c) Hartsteuerbordruder (Pinne an Backbord) 3 Minuten 30 Sekunden, wobei der Kopf anfänglich mehr als $2^1/_4$ Strich nach Steuerbord und dann circa $^3/_4$ Strich nach Backbord drehte.

Der Raum, dessen ein Schraubendampfer unter Volldampf benöthigt, um ausser Fahrt gesetzt zu werden, ist durchgehends nicht geringer als der Durchmesser des von ihm unter Hartruder beschriebenen Kreises. Auf Kriegsschiffen stellt sich das Verhältniss im Allgemeinen erheblich günstiger.

Anhang III.

Bekanntlich ist bei gleichem Wirkungscoëfficienten der Radius des Drehkreises proportional der Länge des Schiffes.

Daraus erklärt sich die durchschnittliche Inferiorität des Drehungsmomentes der Handelsdampfer im Vergleich zu den Kriegsdampfschiffen. Das Verhältniss der Länge zur Breite ist auf ersteren, wenn ihre Bauzeit nicht mehr als 15—20 Jahre zurückliegt, heutzutage durchgehends wie 8—12 zu 1, dagegen auf letzteren wie 4—7 zu 1.

Es ist nicht uninteressant, die Manöverireigenschaften verschiedener Kriegsdampfschiffe, soweit sie der Oeffentlichkeit übergeben sind, vorzuführen; und diese Angaben dürften von Werth sein für die Beseitigung mancher übertriebenen Vorstellungen von der Geringfügigkeit des Raumbedarfes eines Handelsdampfers zum Drehen.

(Siehe die Tabelle auf Seite 96/97 u. ff.)

VIII. Weitere allgemeine Einflüsse auf die Schiffsdrehung.

§ 15.

1. Wind und Seegang.

Der Einfluss von Wind und Seegang auf das Manöveriren der Schiffe ist hier nur mit Bezug auf das Schraubendampfschiff noch einer Besprechung zu unterziehen.

Der vergleichsweise bedeutendere Einfluss ist der des Seegangs. Er besteht im Allgemeinen in einem Querwerfen des Schiffes. Bei schräg achterlichem Seegange

dreht das Heck des achteraus angehenden Dampfschiffes in die See hinein. Ueberdies bringt er die Schiffe zum Stampfen und Schlingern. Dadurch wird die Fahrt verringert, die Steuerkraft beschränkt und die Manöverirfähigkeit geschwächt.

Der Wind beeinflusst die Schiffsbewegung in verschiedener Weise. Das stillliegende Dampfschiff fällt beim Angehen vom vorlichen oder auch Dwars-Winde ab, bis derselbe 3—4 Striche achterlich einfällt, bekommt dann Fahrt, luvt an, bis der Wind 3—4 Strich vorlich ist, und fällt dann wieder ab.

Das gerade angehende, also eben erst in Fahrt gesetzte Schiff hat bei Vorwärts- wie Rückwärtsgang die Wirkung des Windes kaum zu spüren. Es dreht höchstens um ein ganz Geringes in den Wind.

Das in Vorwärtsfahrt befindliche Schiff fällt ab, wenn der Wind vorlicher als 5—6 Strich ist; dagegen dreht es in den Wind, so bald er mehr als 5—6 Striche einsteht. Diese Luvgierigkeit kann auf einzelnen Schiffen nur durch schnelle Fahrt und harte Ruderlage überwunden werden.

Das rückwärtsfahrende Schraubendampfschiff fällt verhältnissmässig am stärksten ab, so dass selbst Schraube und Ruder gegen frische Kühlte aufzukommen nicht vermögen.

Hier fällt dann jede exakte Berechnung des Drehungsmomentes eines Schraubendampfers weg.

§ 16.

2. Die Stauung.

Die Stauung ist die Vertheilung der Last im Schiffe. Sie bestimmt die Art der Eintauchung desselben im Wasser (die Wassertracht), welche durch die Angabe des Tiefganges vorne, in der Mitte und hinten dargestellt wird.

Geht das Schiff vorne und hinten gleich tief, so ist es gleichlastig oder liegt auf ebenem Kiele; geht es vorne tiefer als hinten, so ist es vorlastig; liegt es hinten tiefer im Wasser als vorne, so ist es achter- oder steuerlastig oder liegt im Gatt.

Das vorlastige Segelschiff eignet sich, weil der Systemschwerpunkt nach vorne gerückt ist und hieraus eine grössere Wirkung des Windes auf die Achtersegel sich ergiebt, besonders zum Ueberstaggehen. Seiner Luvgierigkeit halber muss das Ruder stets im Lee liegen (die Pinne luvwärts — luvat — gehalten werden).

Das achterlastige Segelschiff wird leicht lafwindig, d. h. neigt zum Abfallen vom Winde wegen der grösseren Gewalt der Vorsegel, und das Ruder muss daher etwas zu Luv liegen (die Pinne leewärts gehalten werden). Die Drehfähigkeit der Schiffe wird nun durch das erhebliche Trägheitsmoment derselben um die Längenachse wesentlich beeinflusst. Schwere Belastung an den Enden des Schiffes vermindert die Manöverirfähigkeit desselben, während eine Konzentrirung der Last nach der Schiffsmitte das Drehungsmoment erhöht.

Das gilt namentlich auch von den Dampfschiffen. Im Allgemeinen macht sich auch hier ein Unterschied zwischen kleinen Fahrzeugen und grossen Schiffen geltend, insofern erstere, wenn sie vorderlastig gestaut sind, eine grössere Winkelgeschwindigkeit beim Drehen erlangen und kleinere Kreise erzielen, als bei gleichmässiger cder achterlastiger Stauung.

Aus diesem Grunde gehen z. B. die Fischereifahrzeuge in der Regel vorderlastig in See.

(Fortsetzung des Textes auf Seite 118.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manövrir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Friedrich Carl deutsche Panzerfregatte	91,13	$5\frac{1}{3}$	16,13	7	6007	3500	13,58	725 745	7.10 7.55
Luise deutsche Glattdeckskorvette	62,2	6	10,7	5,2	1719	2100	13	269 324	6.55 6.2
Prinz Adalbert deutsche gedeckte Korvette	86	6	14	6,30	3925	4800	15	826 824	7.11 7.29
Kronprinz deutsche Panzerfregatte	87,17	5	14,78	7,11	5568	4800	13	550 610	8.18 7.27
Preussen deutsche Panzerfregatte	93,63	$5\frac{2}{3}$	16,32	7,25	6770	5400	14	600 650	6.0 7.0
Friedrich d. Grosse deutsche Panzerfregatte	93,63	$5\frac{2}{3}$	16,32	7,25	6770	5400	14	550 510	8.0 7.50
Olga deutsche Glattdeckskorvette	69	$5\frac{1}{2}$	12,5	5,6	2169	1450	14	520 470	5.19 5.14
Sachsen deutsche Panzerkorvette	91	5	18,30	6	7400	2 Maschin. à 2800	14	500 618 32 130 169 132	5.23 5.40 5.50 7.36 6.31 6.14

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
Steuerbord 41° Backbord 41°	4flügelige Rechtsschraube	8 u. $8\frac{1}{4}$	Die älteste Panzerfregatte Deutschlands. Baujahr 1867. Breitseitschiff. Barkschiff-Takelung.
Steuerbord 36° Backbord 36°	Linksschraube, Fahrt 7,5 Meilen	$4\frac{1}{3}$ u. $5\frac{1}{6}$	Baujahr 1872. Barkschiff-Takelung. Schwesterschiff: „Ariadne" (1871).
Backbordruder 13° Steuerbordruder 20°	Linksschraube, Fahrt 14 Meilen	$9\frac{1}{2}$	Schwesterschiff: „Leipzig". Vollschiff-Takelung. Baujahr 1876.
Backbordruder 28° Steuerbordruder 28°	2flügelige Linksschraube, Fahrt 9 Meilen	$6\frac{1}{3}$ u. 7	Baujahr 1867. Breitseitschiff. Barkschiff-Takelung. Manöver bei 32 Umdrehungen der Maschine.
Backbordruder 35° Steuerbordruder 35°	4flügelige Linksschraube, Fahrt 13 Meilen	$6\frac{1}{2}$ u. 7	Stillstand durch Reversiren der Maschinen aus 9 Meilen Fahrt in 2 Min. 17 Sek.; bei 10,7 Meilen Fahrt in 2 Min. 40 Sek.
Backbordruder 25° Steuerbordruder 25°	4flügelige Linksschraube, Fahrt 9 Meilen	6 u. $5\frac{1}{2}$	Stillstand durch Reversiren der Maschinen mit voll Dampf aus 9 Meilen Fahrt nach 2 Minuten. „Preussen" und „Friedrich der Grosse" sind Schwesterschiffe. Baujahr 1874. Thurmschiffe. Vollschiff-Takelung.
Steuerbord Backbord	Fahrt 11,7 Meilen	$7\frac{1}{2}$ u. $6\frac{4}{5}$	Baujahr 1880. Schwesterschiffe sind: „Carola" (1880), „Marie" (1881), Barkschiff-Takelung.
Backbord Steuerbord	Zwillingsschrauben, Fahrt 12,5 Meilen	$5\frac{1}{2}$ u. $6\frac{4}{5}$	Beide Maschinen volle Kraft voraus.
Mittschiffs Backbord Mittschiffs Steuerbord		$\frac{1}{3}$ u. $1\frac{1}{3}$ u. $1^8/_9$	Eine Maschine volle Kraft voraus, die andere volle Kraft rückwärts. „Baiern", „Württemberg", „Baden" sind Schwesterschiffe.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 96/97.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manövrir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Greif deutscher Aviso	96,8	$9^{12}/_{13}$	9,75	4	2000	5400	19	480 98	. .
Mars eisernes Artillerieschiff, Schulschiff	80	$5\frac{1}{3}$	15	.	3333	1200	.	362 402	6.8 6.23
Freya deutsche Holzkorv.	79	7	11	5,6	2017	2400	14,5	349 310	19.43 18.56
Cyclop deutsches eisernes Kanonenboot	42	6	7	3	412	250	8	190 210	5.45 6.0
Victoria deutsche Glattdeckskorvette	72	$6\frac{1}{2}$	11	5,4	1825	1300	13	550 375	6.3 7.17
Nymphe deutsches Schiffsjungenschiff	57	$5^{7}/_{10}$	10	4,5	1202	800	.	300 390	8.2 9.0
Hyäne deutsches eisernes Kanonenboot	42,4	$5\frac{2}{3}$	7,6	3	489	340	9	261 344	3.50 4.27
Nautilus deutsches Kanonenboot aus Holz	51	$6\frac{1}{2}$	8	3,3	716	600	10,5	180 210	4.30 5.30
Habicht deutsches eisernes Kanonenboot	53	6	9	3,5	848	600	10,5 (voll)	360 400 100 Umdreh.	4.5 5.2
							7 (halb)	290 350 40 Umdreh.	10.34 11.55

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
Hartruder Hartruder	Zwillingsschr., 1. beide vorw. 2. eine vorwärts eine rückw.	5 u. 1	Baujahr 1886.
Backbordruder 39° Steuerbordruder 39°	4flügelige Linksschraube	$4\frac{1}{2}$ u. 5	Baujahr 1879. Manöver mit 55 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 40° Backbordruder 40°	4flügelige Linksschraube	$4\frac{1}{2}$ u. 4	Baujahr 1872. Vollschiff-Takelung. Manöver mit 20 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 30° Backbordruder 30°	3flügelige Rechtsschraube	$4\frac{1}{2}$ u. 5	Baujahr 1874. Barkschiff-Takelung. Manöver bei 50 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 35° Backbordruder 35°	2flügelige Rechtsschraube	$7\frac{1}{2}$ u. $5\frac{1}{5}$	Baujahr 1864. Manöver bei 68 Umdrehungen der Maschine.
Backbordruder 30° Steuerbordruder 30°	2flügelige Linksschraube	$5\frac{1}{4}$ u. $6^{6}/_{7}$	Glattdeckskorvette. Manöv. m. 48 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 35° Backbordruder 35°	2flügelige Linksschraube	$6\frac{1}{5}$ u. $8\frac{1}{5}$	Schwesterschiffe: „Wolf", „Iltis". Baujahr 1878. Barkschiff-Takelung. Manöver bei 140 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 45° Backbordruder 45°	2flügelige Linksschraube	$3\frac{3}{5}$ u. $4^{1}/_{7}$	Baujahr 1871. Barkschiff-Takelung. Schwesterschiff: „Albatros". Manöv. mit 70 Umdrehungen der Maschine.
Steuerbordruder 27° Backbordruder 27°	2flügelige Linksschraube	$6\frac{4}{5}$ u. $7\frac{4}{5}$	Baujahr 1879. Barkschiff-Takelung. Schwesterschiff: „Möve".
Steuerbordruder 33° Backbordruder 33°		$5\frac{1}{2}$ u. $6\frac{3}{5}$	NB. Beachte Spalte 8 und 9.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 98/99.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manövverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Register-tonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
König Wilhelm deutsche Panzerfregatte	105,23	6	17,83	7,34	9757	8340 oder 1150 nominell	14,72	360 387	5.28 5.41
Kaiser deutsche Panzerfregatte	85,34	$4\frac{2}{3}$	18,40	7,32	7676	8000	14,56 voll 12,78 halb	430 400	4.0 3.55
Deutschland deutsche Panzerfregatte	85,34	$4\frac{2}{3}$	18,40	7,32	7676	8000	14,47 voll 13,24 halb	425 445	3.41 4.13
Salamander österreichisch-ungar. Panzerfregatte	70,12	5	14	6,20	3110	2060	11,36	836 601 volle Kraft 656 540 halbe Kraft	7.56 6.33 7.53 7.7
Habsburg österreichisch-ungar. Panzerfregatte	79,97	5	15,96	7,10	5140	3000	10,3	1288 1200 volle Kraft 980 740 halbe Kraft	10.54 9.52 11.47 10.30
Lissa österreichisch-ungar. Kasemattschiff	86,76	5	17,32	8,5	6080	3691	12.83 bis 13,29 voll (8 Kessel) 8,85 bis 9,26 halb (4 Kessel)	453 volle Kraft 514 417 halbe Kraft	6.58 9.41 6.25
Kaiser österreichisch-ungar. Kasemattschiff	80,98	$4\frac{1}{2}$	17,75	7,40	5810	2831	11,90	356	5.40

11	12	13	14
Eigenschaften.			
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes Durchmesser = ? mal Schiffslänge	Sonstiges
Backbordruder 42° Steuerbordruder 42°	Linksschraube, Fahrt 12,5 Meil.	$3\frac{1}{2}$ u. $3^7/_{10}$	Baujahr 1868. Das grösste Panzerschiff Deutschlands. Breitseitschiff. Vollschiff-Takelung.
Backbordruder 27° Steuerbordruder 27°	Linksschraube, Fahrt 13,8 Meil.	5 u. $4\frac{7}{8}$	Schwesterschiffe. Breitseitschiffe. Baujahr 1874. Vollschiff-Takelung.
Backbordruder 33° Steuerbordruder 33°	Linksschraube, Fahrt 13,5 Meil.	5 u. $5\frac{1}{4}$	
Steuerbordrud. $19\frac{3}{4}$° Backbordruder 18°	Linksschraube	12 u. $8\frac{1}{2}$	NB. Beachte Spalte 9 und 10.
Steuerbordrud. $22\frac{1}{2}$° Backbordruder $18\frac{3}{4}$°		$9\frac{1}{4}$ u. $7\frac{2}{3}$	
Steuerbordruder 19° Backbordruder 22°	.	16 u. 15	Das entspricht der Durchschnittsleistung der Handelsdampfer im Grossen und Ganzen. Baujahr 1865.
Steuerbordruder 19° Backbordruder 19°		13 u. 9	
Ruder 30°	.	$5\frac{1}{4}$ u. 6 u. $4\frac{1}{2}$	Baujahr 1869. NB. Beachte Spalte 8 (Fahrgeschwindigkeit).
.	.	$4\frac{1}{2}$	Baujahr 1871.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 100/101.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manövrir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Kustozza österreichisch-ungar. Kasemattschiff	95,01	$5\frac{1}{4}$	17,70	7,70	7060	4900	13,95	281	4.58
								277	4.30
								volle Kraft	
								267	6.21
								254	5.30
								halbe Kraft	
Erzherzog Albrecht österreichisch-ungar. Kasemattschiff	91,65	5	17,14	6,70	5940	4000	13,38	248	4.27
								279	4.58
								volle Kraft	
								212	7.30
								288	6.8
								halbe Kraft	
Kaiser Max österreichisch-ungar. Kasemattschiff	70,12	$5\frac{1}{5}$	13,50	6,45	3560	2652	13,28	424	4.16
								376	4.38
								volle Kraft	
								370	5.13
								420	4.37
								halbe Kraft	
Radetzky österreichisch-ungar. Fregatte	77	$5\frac{1}{3}$	14,32	6,80	3430	3385	**13**,37 voll	520	9.24
								493	8.40
								volle Kraft	
							10,85 halb	405	8.46
								425	8.47
								halbe Kraft	
Donau österreichisch-ungar. Korvette	76,50	$5\frac{2}{3}$	12,50	5,85	2440	1680	**11**,28 voll	565	6.55
								volle Kraft	
							8,96 halb	417	7.20
								halbe Kraft	

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
Steuerbordruder 35° Backbordruder $34\frac{3}{4}$°	.	3	Baujahr 1872.
Steuerbordrud. $30\frac{1}{2}$° Backbordruder 32°		$2\frac{2}{3}$	
Steuerbordrud. $32\frac{1}{2}$° Backbordruder $32\frac{1}{4}$°	.	$2\frac{2}{3}$ u. 3	Baujahr 1872.
Steuerbordrud. $32\frac{1}{2}$° Backbordruder $32\frac{1}{4}$°		$2\frac{1}{5}$	
Steuerbordrud. $26\frac{1}{2}$° Backbordruder 31°	Linksschraube und Balanceruder	6 und $5\frac{1}{2}$	Baujahr 1875.
Steuerbordruder 31° Backbordruder 31°		$5\frac{1}{3}$ und 6	
Steuerbordruder 14° Backbordruder 14°	.	7 u. $6\frac{1}{2}$	Baujahr 1872.
Steuerbordrud. $16\frac{1}{2}$° Backbordruder $16\frac{1}{2}$°		$5\frac{1}{3}$ u. $5\frac{1}{2}$	
Steuerbordrud. $22\frac{1}{2}$°	.	$7\frac{1}{2}$ u. $5\frac{1}{2}$	Baujahr 1874.
Steuerbordruder 24°			

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 102/103.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Devastation englisches Panzerschiff	86,87	4½	18,97	8,13	9387	5600 oder 800 nominell	**13**,84 voll **11**,90 halb	314 306	4.59 4.8
								beide Ma-	
								239	4.7
								Steuerbord- **Backbord-**	
Hector englisches Panzerschiff	85,34	5	17,14	7,50	6713	3256	**12**,36 voll **10**,42 halb	2½ bis 3 Schiffslängen	5.49 5.24
Achilles englisches Panzerschiff	116,82	6½	17,77	8,10	9694	5724	**14**,32 voll **12** halb	837	8.36 7.56
Favourite ehemals englisches Kasemattschiff	68,58	4⅘	14,26	6,30	2383	1773	11,82	323	5.10 5.16
Northampton englisches Panzerschiff	85,34	4⅔	18,29	7,30	7323	5670	13,17	410 403	4.13 4.5
Inconstant englische Fregatte	101,90	6⅔	15,24	7,10	5782	7364 oder 1000 nominell	**16**,50 voll **13**,70 halb	978	6.29
Inflexible englisches Panzerschiff	97,54	4¼	22,87	7,40	11406	8400	14,75	183 mit entgegengesetzten Maschin. 430 beide Maschin. voraus	.
Minotaur englische Panzerfregatte	122	7	18	8,5	10690	6870	14	858	7.38
Assur-i-Schefket türkische Korvette	62	5	13	5	2080	1750	11	300	4.10

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
Backbordruder $33\frac{1}{4}^0$ Steuerbordrud. $33\frac{1}{2}^0$ **schinen vorwärts** Ruder $33\frac{1}{4}^0$ **maschine vorwärts, maschine gestoppt**	**Zwillings-schraubenschiff**	$3\frac{1}{2}$ u. $3\frac{1}{4}$ u. $2\frac{3}{4}$	Baujahr 1871.
Backbordpinne Steuerbordpinne	volle Kraft	$2\frac{1}{2}$ u. 3	Baujahr 1863. Vollschiff-Takelage.
Backbordpinne Steuerbordpinne	.	$7\frac{1}{4}$	Alter Typ. 4 Masten. Baujahr 1863.
Backbordpinne Steuerbordpinne	.	5	.
Steuerbordpinne Backbordpinne	Zwillingsschraub. Dampfsteuerung	5	Baujahr 1876. Bei Beaufort-Scale 2—3 stagte das Schiff in 10 Minuten und halste in 23 Minuten.
.	.	$9\frac{1}{2}$	Baujahr 1868.
.	Zwillings-schraub.-Dampf., volle Kraft	2 u. $4\frac{1}{2}$	Baujahr 1876.
.	.	7	Alter Typ. Stapellauf 1865. 5 Masten.
.	Zwillingsschraub.	5	Baujahr 1868. Schonerbrigg-Takelage.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 104/105.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. u. Sek.
Assar-i-Tefvik türk. Kasemattschiff	83	5	16	$6{,}5$	4687	3560	13	400	4.45
Orkanieh türk. Batterieschiff	89	5	17	$7{,}8$	6400	3735	12	800	10.0
Audacions engl. Kasemattschiff	85	$5\frac{1}{3}$	16	6	6010	4830	12	326	4.18
Invincible engl. Kasemattschiff	85	$5\frac{1}{3}$	16	6	6010	4836	14	326	4.18
Iron Duke engl. Kasemattschiff	85	$5\frac{1}{3}$	16	6	6010	3520	12	468	4.48
Orion engl. Kasemattschiff ex Bürdsch-i-Zaffer	75	$4\frac{5}{8}$	16	$5{,}8$	4870	4040	13	384	3.30
Colbert franz. Panzerschiff	97	$5\frac{1}{3}$	18	$8{,}7$	8600	4652	14	446	5.30
Defence engl. Panzerfregatte	85	$5\frac{1}{3}$	16	$7{,}7$	6270	2540	11	550	6.30
Thunderer engl. Thurmschiff	87	$4\frac{1}{2}$	19	$8{,}2$	9330	6270	13	$187{,}5$ 302 274	5.16 4.2 4.10
Duilio ital. Thurmschiff	103	5	20	$7{,}9$	10458	7710	15	190	5.10
Mukadem-i-Haïr türk. Korvette	72	6	12	$5{,}5$	2806	3000	12	450	5.0
Valiant engl. Panzerfregatte	85	5	17	7,5	6710	3350	12	516	5.49

11	12	13	14	
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges	
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge		
.	.	$4\frac{7}{8}$	Baujahr 1868.	Bark-Takelage.
.	.	9	Baujahr 1865.	Bark-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$3\frac{7}{8}$	Baujahr 1869.	Bark-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$3\frac{7}{8}$	Baujahr 1869.	Bark-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$4\frac{3}{8}$	Baujahr 1870.	Bark-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$5^1/_7$	Baujahr 1878.	Schoner-Takelage.
.	.	$4\frac{2}{3}$	Baujahr 1875.	Vollschiff-Takelage.
.	.	$6\frac{1}{2}$	Baujahr 1861.	Vollschiff-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$2\frac{1}{8}$	Baujahr 1872.	
Backbord		$3\frac{1}{2}$		
Steuerbord		3		
.	Zwillingsschraube	$1\frac{4}{5}$	Baujahr 1876.	Ohne Takelage.
.	.	$6\frac{2}{5}$	Baujahr 1872.	
.	.	6	Baujahr 1863.	Bark-Takelage.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 106/107.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Hercules engl. Kasemattschiff	99	5½	18	7,5	8680	6750	13	510	4.0
Hotspur engl. Rammschiff	72	4⅘	15	6,3	4010	3060	13	350	3.48
Hüfzi-ül-Rahman türk. Monitor	68	5	14	4,4	2540	200 nominell	12	480	5.0
Idjilalieh türk. Korvette	65	5	13	5,3	2266	1800	11	340	4.9
Monarch engl. Thurmschiff	100	6	17	7,9	8320	7840	14	557	4.44
Nelson engl. gepanzerter Kreuzer	85	4⅔	18	7,4	7630	6640	13	410	4.12
Suffren franz. Panzerschiff	86	5	17	9,1	7600	4288	13	430	5.58
Principe Amadeo ital. Panzerfregatte	80	4¾	17	7,5	5854	3413	13	300	5.43
Richelieu franz. Panzerschiff	98	5½	18	8,8	9100	4006	14	455	6.24
Javary brasilian. Monitor	73	4	18	3,5	3600	2500	12	75	5.45
Swiftsure engl. Kasemattschiff	85	5	17	8	6910	4910	13	520	4.49

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage	Schraube		
Winkel in Graden	rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
.	.	$5\frac{1}{6}$	Baujahr 1868. Bark-Takelage.
.	.	5	Baujahr 1870.
.	.	7	Baujahr 1868. Bark-Takelage.
.	.	$5\frac{1}{4}$	Baujahr 1870. Brigg-Takelage.
.	.	$5\frac{1}{2}$	Baujahr 1868. Bark-Takelage.
.	Zwillingsschraube	$4\frac{7}{8}$	Baujahr 1876. Vollschiff-Takelage.
.	.	5	Baujahr 1870. Vollschiff-Takelage.
.	.	$3\frac{3}{4}$	Alter Typ. Baujahr 1872.
.	Zwillingsschraube	$4\frac{2}{3}$	Baujahr 1873. Vollschiff-Takelage.
eine Maschine vorwärts die andere Maschine rückwärts	Zwillingsschraube	1	Baujahr 1876.
.	.	$6\frac{1}{8}$	Baujahr 1870.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 108/109.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Triumph engl. Kasemattschiff	85	5	17	7,9	6640	5110	13	480 450	4.46 4.30
Tonnerre franz. Panzerschiff	76	$4\frac{1}{4}$	18	6,5	5700	4166	13	260	3.9
Warrior engl. Panzerfregatte	117	$6\frac{1}{2}$	18	8,1	9210	5270	14	700	10.12
Victorieuse französisch. Panzerkreuzer	77	$5\frac{2}{5}$	15	6,8	4600	2214	12	475	5.30
Heroïne französisch. Panzerschiff	80	$4\frac{2}{3}$	17	8,4	6000	3145	13	550 770 600	8.20
Algésiras französisch. Transportschiff	72	$4\frac{1}{4}$	17	8,5	5200	2430	4,3 6,5 8,6	16 24 32 (Umdrehungen)	.
Magenta französisch. Panzerschiff	99	5	20	8,3	10600	5500	9 8,5 4,3	1730 1200 830	9.0 7.0 8.0 (halbe Tour)
Donawerth ehemaliges franz. Panzerschiff	60	.	.	7,50	.	.	2 5 14	524; 404 420 631; 616	. 10.0 6.0
La Champagne Postdampfer der Cie. Générale Transatlantique	150,4	$9\frac{1}{2}$	15,8	8	6922 (3906)	8000	17 $14\frac{1}{2}$ 10 7	56 53 46 43 (Umdrehungen)	. 11.30 20.0 24.0

11	12	13	14	15	16	17	18
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Stillstand durch Stoppen aus voller Fahrt		Stillstand durch voll Dampf rückwärts aus voller Fahrt voraus		Sonstiges
Ruderlage	Schraube						
Winkel in Graden	rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	in Minut.	auf Meter	in Minut.	auf Meter	
			Ruder Mittschiffs		Ruder Mittschiffs		
.	.	$5\frac{2}{3}$ $5\frac{1}{3}$	.	.	.	.	Baujahr 1870.
.	.	$3\frac{1}{2}$	.	.	.	.	Baujahr 1875.
.	.	6	.	.	.	.	Baujahr 1860. Vollschiff-Takelage.
.	.	$6\frac{1}{6}$	.	.	.	.	Neuer Typ. Baujahr 1875. Bark-Takelage.
35°	Rechtsschraube	7 $9\frac{1}{2}$ $7\frac{1}{2}$	33.0	3150	.	.	Baujahr 1863.
.	.	.	.	.	3.14 3.35 2.53	200 400 350	Baujahr 1855.
8,30° Backbord 19,5° Steuerb. 34° Backbord	Rechtsschraube	$17\frac{1}{2}$ 12 8	.	.	.	.	.
30°; 40° 30° 30°; 40°	Rechtsschraube	$8\frac{1}{3}$; $6\frac{1}{2}$ 7 $10\frac{1}{2}$; $10\frac{1}{4}$	.	.	.	.	.
bester Kreislauf	.	.	.	.	.	.	.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 110/111.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manövrir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. u. Sek.
Trident französisch. Panzerschiff	98,37	5½	17,74	8,19	8814	4882	14,17	444	6.2
Taureau französisch. Panzerwidder	59,37	4	14,50	5,35	2718	1793	12,54	113	4.0
Tourville französische Panzerfregatte	98,60	6	15,40	6,98	5616	7466	16,89	620	6.26
La Clocheterie französische Korvette	79,90	7⅕	10,92	4,84	1961	1985 oder 450 nominell oder 1800 effektiv	**13,73 (18 Feuer) voll**	**840**	7.0
							13,71 (14 Feuer)		
							11,20 (9 Feuer) halb	**875**	8.15
							9,47 (5 Feuer) langsam	**640**	13.0
Bisson französischer Aviso	61,30	7	8,75	3,38	833	850	12,18 **(2 Kessel) voll**	360	4.19
							9,6 **(1 Kessel) halb**		
Affondatore ital. Panzerschiff	89,56	7½	12,20	5,85	4070	2682	13	700	5.0
Sentinella ital. Kanonenboot	30,50	3¾	8,15	1,80	265	260	9	96,30	2.30
								58,60	{ 2.30 / 1.50 }
Zabijaka russisches Torpedoboot (Kreuzer)	30	8	3,75	1	1234	500	15,25	329	4.10
								238	{ 3.10 / 3.15 }
								156	2.10

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
.	.	$4\frac{1}{2}$	Baujahr 1876. Vollschiff-Takelage.
.	Zwillingsschrauben gegeneinander arbeitend	2	Baujahr 1865.
.	.	$6\frac{1}{3}$	Baujahr 1876.
Ruderwinkel 30° 15′ Ruderwinkel 31° 15′ Ruderwinkel 34° 15′	.	$10\frac{1}{2}$ u. 11 u. 8	Baujahr 1872. Dieses ist die durchschnittliche Manöverirfähigkeit **gut** steuernder Handelsdampfer! NB. Beachte Spalte 8 (Fahrgeschwindigkeit).
.	.	6	Baujahr 1874. NB. Beachte Spalte 8 (Fahrgeschwindigkeit).
.	.	8	Baujahr 1865.
Steuerbordruder Mittschiffsruder Backbordruder	beide Maschinen eine Maschine Steuerb.-Masch.	3 u. 2	Baujahr 1874. Zwillingsschraubenschiff.
mit Heckruder mit Heckruder mit Heck- und Bugruder mit Heck- und Bugruder (2 Bug-, 1 Heckrud.)	Fahrt 5 Meilen Fahrt 14 Meilen Fahrt 5 Meilen Fahrt 14 Meilen	10 u. $7^{14}/_{15}$ u. $5\frac{1}{5}$	Baujahr 1878.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 112/113.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Solimoës brasilian. Monitor	73,20	4	17,70	3,50	3700	2200	10	300	6.0
								214	5.45
								133	5.35
								75	8.40
								73	5.45
Yang-Uei chinesisch. Kreuzer	64	6½	10	4,6	1350	2600	15	274	?
Huascar chilenisches Thurmschiff	61	5½	10,7	4,7	2800	1050	12	274	4.55
Danmark dänisches Breitseitschiff	82	5½	15	5,8	4747	1007	8	585	4.40
Lindormen dänische Korvette	66	5½	12	4	2076	1560	12	411	3.50
Odin dänische Korvette	72	4	16,5	5	3083	2260	12½	384	4.30
Peder Skram dänisches Breitseitschiff	67	4½	14,8	6	3373	1680	12	457	5.10
Wespe deutsches Panzerfahrzeug	44	4	11	3	1109	700	10	130	2.30
Richelieu franz. Panzerschiff	99	5½	17,6	8,5	8417	4240	13	500	6.30

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
Ruder 40^0 Steuerbordruder Backbordruder Mittschiffsruder Hartruder	volle Fahrt, Fahrt $4\frac{1}{2}$ Meilen, Fahrt $4\frac{1}{2}$ Meilen } beide Maschin. voraus eine Masch. vorwärts, eine rückwärts	4 u. 1 u. $2^{11}/_{12}$ u. $1^6/_7$	Zwillingsschraubendampfer
.	beide Maschin. voraus eine Maschine vorwärts, eine rückwärts; Drehung um die eigene Achse	4 1	Zwillingsschraubendampfer. — Beide Maschinen aus voller Fahrt gestoppt: Schiff steht auf $3\frac{1}{2}$ Schiffslängen. Masch. aus voll voraus auf voll rückwärts: Schiff steht auf $1\frac{1}{2}$ Schiffslängen.
.	.	$4\frac{1}{2}$	Baujahr 1865.
.	.	7	Baujahr 1864.
.	.	$6\frac{1}{4}$	Baujahr 1868.
.	.	$5\frac{1}{3}$	Baujahr 1872.
.	.	$6\frac{5}{6}$	Baujahr 1864.
.	Zwillingsschraube	3	Baujahr 1876.
.	Zwillingsschraube	5	Baujahr 1873. (Nach einer anderen Angabe) vgl. Seite 108.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 114/115.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								Manöverir-	
Name und Nationalität des Schiffes	Länge in Metern	Verhältniss der Länge zur Breite Länge = ? mal Breite	Breite in Metern	Tiefgang in Metern	Deplacement resp. Registertonnen	Maschinenstärke indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit pro Stunde = ? Seemeilen	Durchmesser des Drehkreises in Metern	Zeitdauer des Drehkreises in Min. und Sek.
Olga griech. Kriegsschiff	70	4	18	5,5	2060	1950	10	392	5.0
Maria Pia ital. Zentralbatterieschiff	78	5⅕	15	6,8	4268	2924	13	483	6.0
Admir. Tschitschagoff russisches Thurmschiff	77	6	13	5,7	3511	2060	10	444	6.30
Zaragoza spanisches Breiseitschiff	85	5	16,8	7,5	5620	3000	10	485	6.0
Azaziel türkisches Breitseitschiff	89	5¼	17	7,8	6400	3735	13	914	8.20
Feth-i-Bulend türkisches Zentralbatterieschiff	72	6	12	5,5	2806	3250	13	475	4.40
Osmanieh türkisches Breitseitschiff	89	5¼	17	7,8	6400	3735	12	790	7.50

11	12	13	14
Eigenschaften.		Verhältniss des Durchmessers des Drehkreises zur Länge des Schiffes	Sonstiges
Ruderlage Winkel in Graden	Schraube rechts- oder linksgängig	Durchmesser = ? mal Schiffslänge	
.	.	$5\frac{1}{2}$	Baujahr 1869.
.	.	$6\frac{1}{5}$	Baujahr 1863.
.	.	$5\frac{3}{4}$	Baujahr 1868.
.	.	$5\frac{3}{4}$	Baujahr 1867.
.	.	$10\frac{1}{4}$	Baujahr 1864.
.	.	$6\frac{1}{2}$	Baujahr 1869.
.	.	9	Baujahr 1864.

Es ist ferner ein Erfahrungsgesetz, dass auf flachem Wasser der Tiefgang des Schiffes vorne am beträchtlichsten sein muss, weil in diesem Falle der Reibungswiderstand an Achterschiffe für die Wasserergänzung unbedeutender wird. Daher sind die Küstenfahrer durchweg vorderlastig gestaut.

Ist das Schiff vorne und hinten verhältnissmässig schwerer als in der Mitte belastet, so wird es stark stampfen. Ist die schwerste Ladung zu tief, d. h. zu nahe dem Kiele gestaut, so wird es stark schlingern. Beides verringert die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes und bringt Bemastung und Schiffsverband in Gefahr. Liegt der Schwerpunkt der Last hinter der Mitte der Schiffslänge, so wird, da der Widerstand der Seitenflächen hinter dem Schwerpunkte kleiner ist, als vor demselben, das Schiff gieren und hierdurch im Steuern wie in der Fahrt beeinträchtigt werden.

Ist das Schiff überall zu schwer belastet, also überladen, so verliert es in so erheblichem Maasse an Beweglichkeit, dass es unter Umständen, namentlich im schweren Wetter, in eine ganz hülflose Lage gerathen kann.

Die durch die verschiedene Stauung hervorgerufene Verschiedenheit der Eintauchungstiefen wirkt auch auf die Drehwirkung der Schraube ein.

Grosse Achterlastigkeit verringert, grössere Vorlastigkeit erhöht die Drehwirkung der Schraube.

§ 17.

3. Die Bauart des Schiffes.

Bedenkt man, dass sogar auf Schwesterschiffen, d. h. nach demselben Bauplan hergestellten Schiffen, bisweilen eine verschiedene Manöverirfähigkeit zu Tage tritt, so kann man sich der Erkenntniss nicht verschliessen, dass die Eigenart jedes Schiffes Abweichungen von den obigen Regeln herbeizuführen geeignet ist. Vielfach ist dies der Verschiedenheit der beiden Schiffshälften zuzuschreiben, welche nur selten ganz gleich ausfallen. Im Grossen und Ganzen sind aber diese Unterschiede nicht so bedeutend, dass man Mangels Bekanntschaft dieser Eigenart auf eine kalkulatorische Berechnung des Drehungsmomentes eines gegebenen Schiffes zu verzichten Anlass hätte.

Von allgemein gültiger Bedeutung für die Manöverirfähigkeit der Schiffe ist dagegen ihre Bauart.

Lang gebaute Schiffe besitzen durchgehends eine grössere Fahrgeschwindigkeit und eine geringere Drehfähigkeit und sind einer geringeren Abtrift ausgesetzt, als vollgebaute Schiffe, unter übrigens gleichen Verhältnissen.

Das unter dem Einflusse des Ruders drehende Schiff krängt, d. h. legt sich auf die Seite, und diese seitliche Neigung ist von Wichtigkeit für das Drehungsmoment des Schiffes. Bei der Vorwärtsfahrt weicht regelmässig der Bug des Schiffes nach der hochliegenden, der Krängung entgegengesetzten Seite, bei der Rückwärtsfahrt dagegen nach der niedrig liegenden (der gekrängten) Seite ab. Die Drehwirkung der Schraube wird durch die Krängung theilweise aufgehoben. Die bei seitlichem Winde und Segelführung eintretende Krängung macht das Schiff luvgierig. Die Abweichung des Buges nach der gekrängten Seite erklärt sich einfach dadurch, dass der Wasserdruck auf die gekrängte Seite des Schiffes grösser ist, als auf die weniger eingetauchte hochliegende Seite. Die Centrifugalkraft sucht

das drehende Schiff nach Aussen (vom Mittelpunkte des Kreises weg) zu krängen. Die Tendenz des Ruderdruckes geht dahin, das Schiff nach Innen (nach dem Mittelpunkte des Kreises hin) zu krängen. Als drittes Moment tritt der seitliche Druck auf die Aussenseite des drehenden Schiffes hinzu.

Das Resultat ist: bei grossen Schiffen ein Krängen nach Aussen, nachdem sie häufig in Folge des schnellen Ueberlegens ihrer grossen Ruderfläche im Anfang nach Innen sich übergelegt hatten; bei scharfspantigen Schiffen, namentlich bei grosser Stabilität, ein Krängen nach Innen; bei flachbodigen Schiffen ein Krängen nach Aussen.

Das Krängen nach Aussen schafft eine Drehtentenz nach Innen.

Immer ist wegen der Verschiebung der Formen des Unterwasserschiffes mit dem Krängen ein Abgang von Fahrgeschwindigkeit verbunden.

Fehlerhafte Bauart verursacht nicht selten — neben nachlässigem Steuern und schlecht eingerichteter Takelage — das abwechselnde Abweichen des Schiffes vom geraden Kurse nach Steuerbord und Backbord, das sogenannte Gieren (Steuerbordsgier, Backbordsgier oder -gierschlag). Auch hiermit ist eine Fahrtverzögerung verbunden und auf Segelschiffen überdies die Gefahr des Giepens (Zurückschlagen der Gieksegel) der Segel.

Die grosse Verschiedenheit der Schiffsformen, wie sie z. B. in den Fig. 73—79 sich darstellt, beeinflusst wesentlich die Fahr- und Drehgeschwindigkeit der Schiffe.

Fig. 73 ist ein Frachtdampfer — Wasserlinienriss.
„ 74 „ „ Schnelldampfer — „
„ 75 „ „ gewöhnlicher Segler — „
„ 76 „ „ Schnellsegler — „
„ 77 „ der Querriss eines kiellosen Eisendampfers,
„ 78 „ „ „ „ Frachtschiffes mit Kiel,
„ 79 „ „ „ „ scharfspantigen Schiffes mit Kiel.

Je runder ein Schiff unten gebaut ist, um so heftiger wird es, weil es dann überall eine gleiche Wassermasse verdrängt, schlingern, während es dagegen mit tiefem Kiele bei scharfem Unter- und breitem Oberbau, dem Schlingern sich widersetzt. Kurze Schiffe stampfen mehr als lange. Schiffe, welche vorne und hinten sehr scharf gebaut sind, stampfen heftiger als solche, welche hinten und vorne voll gebaut sind, weil letztere eine stärkere Unterstützung im Wasser finden.

IX. Besondere Einflüsse auf die Schiffsbewegung.

§ 18.

1. Die Anker.

Die Anker dienen dazu, entweder die Bewegungen des Schiffes auf einen bestimmten Raum zu beschränken oder annäherungsweise gänzlich zu hemmen, soweit sie nicht etwa nur Roll- und Stampfbewegungen sind, oder durch Fahrtminderung unter entsprechender Ruderlage in eine andere Richtung zu verlegen. Das Erste geschieht durch das gewöhnliche Verankern (1 Anker) oder Vertäuen (2 Anker vorne in entgegengesetzter Richtung oder gestrecktem Winkel), das Zweite durch

Vertäuen (Verteien) des Schiffes mit Ankern vorne und hinten, das Dritte durch Treiben vor schleppendem Anker in starker Strömung ohne Segel.

Liegt das Schiff vor einem Anker (Steuerbords- oder Backbordsanker) oder nur nach vorne vertäut (vor Steuerbords- und Backbordsanker) mit dem Kopf auf dem Strom, so ist es einem Schiffe vergleichbar, welches in ruhigem Wasser mit einer der Strömung gleichen Fahrgeschwindigkeit vorwärts durchs Wasser geht. Durch Ueberlegen des Ruders fällt das Schiff über Steuerbord oder Backbord ab.

(Siehe Fig. 80 im Anhang.)

Die Stromfäden treffen die Ruderfläche R L, werden auf die Kiellinie des Hinterschiffes K L gelenkt, drücken das Schiff nach vorne und nach der Seite und lassen es ausscheeren (schräg voraus laufen).

Tritt an die Stelle des Stromes der Wind,

(Siehe Fig. 81 im Anhang.)

so ist ein Querlegen des Schiffes nur durch Anziehen des Hinterschiffes vermittelst einer am Ankertau befestigten Pferdeleine (Springtaues) A B möglich. Durch Verkürzung derselben auf B C wird das Schiff allmählich quergezogen und kann dann durch Segelsetzen seitwärts fortbewegt werden.

Natürlich kann das Springtau auch vermittelst eines besonderen Springankers (Wurf-, Warp-, Werpankers) ausgebracht werden.

Hat das Schiff seinen Anker gerade vorne, so liegt es niemals still, sondern giert unaufhörlich von einer Seite zur anderen. Daher muss durch Ruderlage $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Segelstellung das Schiff seitwärts vom Anker gehalten werden. Liegt das Schiff auf einem Flusse, der Ebbe und Fluth hat, vor nur einem Anker, so schwaiet (schwoit) es bei jedesmaligem Strömungswechsel, d. h. es macht eine Schwingung, deren Mittelpunkt der Anker und deren Radius ungefähr das Tau ist.

(Siehe Fig. 82 im Anhang.)

Beengen in der Nähe liegende Schiffe oder das Ufer den für diese Schwingungsbahn erforderlichen Raum, so wird ein Fluth- und ein Ebbanker ausgebracht

(Siehe Fig. 83 im Anhang.)

und hierdurch das Schwoien auf einen Halbkreis, dessen Radius die Schiffslänge ist, reduzirt. Steht auch dieser Raum nicht zur Verfügung, so muss man den einen Anker am Hinterschiff ausbringen.

(Siehe Fig. 84 im Anhang.)

In dem letzten Falle fällt jede, im vorletzten Falle fast jede Bewegung des Schiffes durch Segel und Ruder hinweg.

Es können alle vor Anker liegenden Schiffe Kette stechen.

Aber nur die vor einem Anker liegenden können nach der Seite ausscheeren.

Das Ausscheeren, (Siehe Fig. 84a im Anhang.)

wobei die Kette schlaff wird resp. im Bogen über den Grund geschleift wird, dauert jedoch nur eine kurze Zeit, etwa 1 bis $1^1/_2$ Minuten. Darauf sackt das Schiff wieder in seine ursprüngliche (A) Position zurück.

Auf dieser Thatsache des Auflaufens gegen den Strom und gleichzeitigen Ausscheerens des vor einem Anker liegenden Schiffes unter der Wirkung des übergelegten Ruders beruht die Möglichkeit, einen zweiten Anker nach vorne auszubringen. (Siehe Fig. 84b im Anhang.)

Das Schiff scheert aus Position A unter Hartruder nach B aus, lässt hier den zweiten Anker fallen und sticht nun Kette, bis es in Position C vor 2 Ankern sicher liegt.

Das Ausbringen eines zweiten Ankers nach achtern geschieht

(Siehe Fig. 84c im Anhang.)

durch Kettestechen, bis das Schiff aus Position A nach B gelangt ist, Fallenlassen des zweiten Ankers und Einhieven der Kette des ersten und Stechen der Kette des zweiten Ankers, bis das Schiff wieder in Position A liegt.

So entsteht das Bild der Fig. 83 resp. 84.

Wo Wind und Strömung zugleich herrschen, wirken sie entweder in derselben Richtung — dieser Fall bietet nichts besonderes —, oder in entgegengesetzter Richtung — hier ist eine seitliche Bewegung des Schiffes (häufig freilich nur nach einer Seite) durch Ruderlage $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Segelsetzen zu bewerkstelligen, namentlich da die Strömung in der Regel von überwiegender Kraft ist —, oder in einem Winkel zueinander auf das ankernde Schiff. Man benennt dann den Strom nach seinem Verhältniss zur Windrichtung und die Lage des Schiffes nach der auf die Windrichtung bezogenen Lage des Ankers.

Luvstrom ist die luvwärts, d. h. gegen den Wind, Leestrom die leewärts, d. h. mit dem Winde laufende Strömung. Der Winkel zwischen Luvstrom und Wind ist grösser als 90 Grad (8 Striche),

(Siehe Fig. 85 im Anhang.)

der Winkel zwischen Leestrom und Wind kleiner als 90 Grad (8 Striche).

(Siehe Fig. 86 im Anhang.)

Das Schiff reitet zu Luvat vor Anker, wenn es zwischen Wind und Anker liegt,

(Siehe Fig. 87 im Anhang.)

und in Lee vor Anker, wenn der Anker zwischen Wind und Schiff liegt.

(Siehe Fig. 88 im Anhang.)

Dampfschiffe können unter Benutzung ihrer Maschinenkraft unabhängig vom Winde innerhalb der durch die Ankerketten gesteckten Grenzen vorwärts und seitwärts bewegt werden.

Durch Nachvieren (Stechen) von Kette (Tau) endlich kann ein mit dem Kopfe auf dem Strom oder Winde vor Anker liegendes Schiff auch rückwärts fortbewegt werden, so lange noch Kette an Bord ist.

Die Anker sind aber nicht nur zum Festhalten des Schiffes innerhalb eines bestimmten Raumes, sondern auch zur Verlangsamung der Fahrt behufs Verwerthung der Strömung dienlich. Da nämlich ein vor Anker liegendes Schiff, wie gesagt, mit gehendem Strome ebenso gut dem Ruder gehorcht, wie ein mit der Schnelligkeit der Strömung fahrendes Schiff, so ist es möglich, gegen den Wind einen Strom mit der Ebbe hinab oder mit der Fluth hinauf zu treiben, indem man den Anker über dem Grunde schleppen lässt und dadurch die Fahrt des mit dem Strome treibenden Schiffes derart mindert, dass ein Druck des schneller laufenden Stromes auf das Ruder des Schiffes herbeigeführt wird. Das Schiff liegt natürlich mit dem Kopfe auf dem Strom und hat den im Vergleich zum Strome schwächeren Wind von achtern. Es leuchtet ein, dass ein Schiff mit dem „Steuerbordanker nieder“ leichter nach Backbord und mit dem „Backbordanker nieder“ leichter nach Steuerbord scheert.

(Siehe Fig. 89 im Anhang.)

Unter der alleinigen Voraussetzung, dass der Strom stärker ist als der Wind — was die Regel ist — kann auf diese Weise ein Segelschiff ohne Benutzung eines Dampfschleppers über den Achtersteven sackend gegen den Wind mit dem Strome treiben und sein Ruder wirksam zum Ausweichen vor Hindernissen im Fahrwasser gebrauchen.

Durch Vieren des Ankertaues kann man den Anker, welcher ja „auf und nieder" (d. h. senkrecht bis auf den Grund) stehend nachschleppt, zum Fassen und das Schiff zum Stillstande bringen.

Dampfschiffe bedürfen nicht eines nachschleppenden Ankers in reissenden Ebben oder Fluthen, wenn sie achteraus treiben, sondern lassen nur die Maschine dann und wann mehr oder weniger vorwärts gehen und erzeugen hierdurch den für Wendungen erforderlichen Ruderdruck.

Ein Schiffer, welcher auf Revieren mit Ankergrund fährt, hat, wenn er seine Buganker klar zum Fallen hält, jederzeit das Mittel in der Hand, die Fahrt seines Schiffes durch Gehenlassen der Anker den Einflüssen von Strom und Wind zu entziehen.

§ 19.

2. Fischernetze und -Leinen.

Die auf offener See hauptsächlich im Gebrauch befindlichen Fischereigeräthe sind das Treibnetz, das Zugnetz, das Grundnetz und die Angelleine.

I. Die Angelfischerei wird entweder mit der Handleine betrieben, an welcher 6 bis 8 Angelhaken sich befinden — das Schiff liegt gewöhnlich beigedreht oder fährt unter kleinen Segeln — oder mit der Zugleine, einem langen Taue, an welchem eine grosse Anzahl Schnüre mit mehreren Angelhaken sich befinden — das Schiff läuft dann unter kleinen Segeln — oder mit der Grundleine, welche wie die Zugleine eingerichtet ist, aber dicht über den Boden des Meeres, von Bojen (wie die Zugleine) getragen, liegt — das Schiff liegt hier oft beigedreht —. Gewöhnlich wird das eine Ende der Grundleine, an einer Boje befestigt, über Bord geworfen, dann die ganze Leine (nebst Bojen) durch Aufkreuzen gegen den Wind ausgesegelt und schliesslich auch das zweite Ende (mit Boje) ausgeworfen. Die Länge der Grundleine beträgt nicht selten 2 Seemeilen. Nach Beendigung des Aussetzens der Leine segelt das Schiff vor dem Winde nach der ersten Flügelboje zurück und zieht das Hookwant wieder an Bord. Der ganze Apparat heisst Want oder Hookwant. Oft werden die Segel auch ganz eingezogen und das Schiff treibt langsam leewärts ab.

Nach alter allgemein anerkannter Gewohnheit segeln die Leinenfischer, wenn sie in Flotten vereinigt auf den Fischgründen fischen, alle nach einer Richtung, über Steuerbord oder Backbord liegend, in kaum 50 Meter Abstand von einander. Der Schlag einer Glocke auf dem zu Luv resp. voraus der ganzen Flotte befindlichen Schiffe zeigt an, dass über den anderen Bug gewendet werden soll. Das Signal wird von allen Schiffen aufgenommen und wiederholt, das Ruder gedreht und die anderen Halsen werden zugesetzt. Auf diese Weise werden Zusammenstösse selbst auf verhältnissmässig beschränktem Seeraume von den grössten Flotten (3000 bis 4000 Segeln) vermieden. Beim Fischen legt sich stets ein Schiff in Lee des anderen, so dass die ganze Flotte eine lange Linie mit Abständen von oft nur ungefähr 20 Metern zwischen den einzelnen Schiffen bildet.

Das ist die Fangart besonders des Schellfisches und Kabeljaus.

II. Das Treibnetz steht senkrecht im Wasser. 40 bis 80 Netze bilden zusammen eine Netzfleeth. Sie werden durch zolldicke Taue, sogenannte Reepe, miteinander verbunden und ausgesperrt gehalten, weshalb diese Taue auch Sperr-Reepe heissen. Die Sperr-Reepe hängen vermittelst Leinen, den sogenannten Saysings oder Saisings, an einem armdicken Taue, dem sogenannten Fleeth-Reep, welches die Netzfleeth trägt. Und das Fleeth-Reep endlich wird durch Bojen oder Brails (Treibtonnen) schwimmend erhalten. Die Unterkannten der Netze werden durch Bleistücke beschwert und die Netze dadurch gestreckt, so dass sie wie eine Wand im Wasser stehen.

(Siehe Fig. 90 im Anhang.)

Durch das Fleeth-Reep ist die Netzfleeth mit dem Schiffe verbunden und wird durch Wind, Wellen und Strom fortgetrieben, während das Schiff der Fleeth im Strom nachreitet (sich nachziehen lässt). Es ist einem Schiffe vor Anker vergleichbar, da es mit dem Kopfe auf dem Winde liegt.

Eine Netzfleeth von 1 bis $1^1/_2$ Meilen Länge einzuholen erfordert einen Zeitaufwand von 3 bis 6 Stunden. Nachdem die Treibnetze ausgesetzt sind, wird der Mast niedergelegt, um keinen Windfang zu bieten. Soll daher das Schiff in Fahrt gesetzt werden, so muss erst der Mast eingesetzt und das Segel geheisst werden. Bei gewöhnlichem Wetter treiben die Schiffe bis zu 1 bis 2 Meilen in der Stunde ab, bei schwerem Wetter etwa 3 Seemeilen.

Die Treibnetzfischereifahrzeuge, namentlich die sogenannten Smacks, führen meist ein kleines Besahnsegel beim Treiben, um eine gleichmässige Lage des Schiffes am Winde zu ermöglichen.

Gegenstände dieser Fangart sind besonders Häringe und Makrelen, welche mit dem Kiemen in den Netzmaschen hängen bleiben.

III. Das Zugnetz, die Waade, hat eine sackartige Gestalt und ist mit jedem seiner Flügel an einem Schiffe befestigt. Die Böte fahren neben einander her, entfernen sich, um das Netz zu spannen, voneinander, beschreiben einen weiten Bogen und nähern sich einander wieder, wenn das Netz eingezogen werden soll. So fängt man an der schleswig'schen Ostküste die Sprotten.

IV. Das Grundnetz kommt in Deutschland in zwei Gestalten vor: als Zeese in der Ostsee und als Baumschleppnetz in der Nordsee. Die Zeese oder Triebgrundzeese ist ein grosser Netzsack, der wie die Waade von zwei Schiffen gezogen wird, dabei aber in Folge der Beschwerung mit Senkern am Meeresgrunde hinschleift. Sie dient besonders dem Flunderfang.

Das Baumschleppnetz, die sogenannte Kurre, ist ein langes röhrenförmiges Netz. Die Oeffnung, der sogenannte Mund, wird durch einen starken Balken, den sogenannten Baum oder Kurrbaum, von etwa 15 Metern Länge, an welchem die Oberkante des Netzes befestigt ist, ausgebreitet. An den beiden Enden des Baumes sind zwei eiserne triangelförmige Ringe befestigt, die sogenannten Eisen oder Klauen, Kurrklauen, Bügel, welche ihn vom Meeresboden ferne halten und als Gleitschuh auf dem Grunde dienen. Die untere lose Kante der Eisen ist mit dem sogenannten Grundtau belastet, welches am Grunde entlang schleppt. An der einen der oberen Kanten der beiden Eisen sind die sogenannten Zügel, auch Kurrspring genannt, befestigt, lange Taue, welche auf eine Entfernung von etwa 15 Faden vom Kurr-

baume zusammenlaufen und an das sogenannte Warp oder die Kurrleine, eine lange Trosse, welche als Schleppleine dient, geknüpft sind. Das Warp ist zu Luv vom Schiffe am Bug desselben befestigt und durch ein Springtau, den sogenannten Anholer oder Reeder, mit dem Achterschiffe derart in Verbindung gesetzt, dass letzterer das Schiff in der erforderlichen Dwarslage vom Netze hält. Man kann das Baumschleppnetz zur Veranschaulichung mit einem Briefkuverte vergleichen, welches an beiden Seiten aus einander gehalten und mit der Adresseseite nach oben gekehrt über einen Tisch gezogen wird und die auf demselben liegenden Brodkrumen wegfegt und auffängt. (Siehe Fig. 91 und 92 im Anhang.)

Es dient zum Fange der am Meeresboden sich aufhaltenden Plattfische, namentlich Steinbutt, Tarbutt, Schollen, Seezungen, Schellfischen, Aalen und speziell der Austern. Das Schiff treibt segelnd nach Lee ab, indem es $1/2$ bis 3 Knoten in der Stunde Fahrt macht.

Auch die Grundnetzfischer segeln vielfach in Flotten, welche nicht selten ein Areal von 12 bis 15 Quadrat-Seemeilen bedecken, unter dem Befehle eines „Admirals“, nach dessen durch Signale gegebenen Befehlen sie sich richten.

Die Schleppnetzfischerei beruht wesentlich auf der Kunst, gut zu segeln, namentlich weder zu viel noch zu wenig Segelkraft zu entwickeln. Bei starker Brise darf nur mit gehörig gereeften Segeln gefischt werden. Denn bei zu grosser Fahrt des Schiffes gleitet das Schleppnetz nicht gleichmässig über den Grund, sondern macht Sprünge und kippt über (kentert).

Bei flauem Winde oder Windstille ist die Schleppnetzfischerei unmöglich. Daher die Fischerregel: „Kein Wind, keine Fische.“ Man hat aus diesem Grunde neuerdings auch Dampfschiffe zur Grundnetzfischerei benutzt. Das Baumgeschirr bedarf eines festen, ebenen Meeresbodens und geräth an Wrackstücken, Steinen und Felsen am Boden leicht unklar. Reisst in einem solchen Falle das Warp, so ist der ganze Apparat verloren.

Vielfach schleppen die Grundnetzfischer das Netz nicht segelnd über den Grund, sondern drehen ihre Schiffe unter kleinen Segeln bei und treiben langsam in Lee.

Ein Grundnetzfischer, welcher luvwärts vor einer Treibnetzflottille in 1 bis 3 Seemeilen Entfernung — es kommt auf die Windstärke an — zu fischen beginnt, kann wohl einzelnen Schiffen und ihren Netzen, nicht aber der ganzen Flottille entgehen, wenn er nicht sein Geschirr aufnimmt. Dazu bedarf er $1/2$ bis 2 Stunden Zeit. Dagegen wird ein Grundnetzfischer mit seinem Schleppnetze nicht in die auf demselben Fischgrunde gesetzten Treibnetze resp. Grundleinen gerathen, wenn er leewärts derselben seine Kurre zu Wasser lässt.

Wenn der Grundnetzfischer einige Segel wegnimmt, so wirkt sein Schleppnetz wie ein Anker und er kann hinter demselben sein Schiff mit dem Kopf auf den Wind legen. Das gleiche Resultat erreicht er durch Fieren (Vieren) des Anziehetaues oder auch nur der Klüverschoote. Z. B. eine Treibnetzfleeth steht von West nach Ost; der Grundnetzfischer segelt von Nord nach Süd; das Schleppnetz zieht beim Nachlassen des Reeders den Kopf des Schiffes von Süd durch Ost bis Nord. Zu dieser Drehung braucht das Grundnetzschiff nur $1/4$ Seemeile Raum. Da das Netz in mehrere Abtheilungen getheilt ist, so ist die Gefahr des Verlustes der Fische beim Wenden minimal.

Ein Vergleich der Manöverirfähigkeit dieser vier Fischereifahrzeuge zeigt, dass die Zugnetz- und Grundschleppnetzfischer ihre Schiffe ziemlich willkürlich bewegen können, während die Fahrzeuge der Grundangelfischer und Treibnetzfischer ganz oder fast ganz manöverirunfähig sind, so lange die eigentliche Fangarbeit dauert. Während dieser Zeit sind sie auch nicht befähigt, ein auf dem Fischgrunde in Lee zu Anker gehendes Schiff zu klaren. Gerathen die Treibnetze quer auf die Ankerketten, so zerreissen sie oder reissen ab und versinken.

In Deutschland wird auf der Nordsee die Treibnetzfischerei hauptsächlich von der Häringsfischerei-Aktiengesellschaft zu Emden, die Grundangelfischerei besonders von Norderney aus, die Baumschleppnetzfischerei vorzüglich von Finkenwerder und Blankenese (an der Elbe) aus betrieben.

§ 20.

3. Die Schlepptrosse.

Die Verbindung zweier oder mehrerer Schiffe miteinander durch die Schlepptrosse oder anderweitige Verkuppelung setzt der Bewegungsfreiheit dieser Schiffe mehr oder weniger enge Grenzen.

Das schleppende wie das geschleppte Schiff kann ein Segel- oder Dampf- oder Ruderschiff sein. Es kommen folgende Fälle vor (oder lassen sich wenigstens denken):

1. Ein Dampfer schleppt einen oder mehrere Segler. Das ist der gewöhnlichste Fall.
2. Ein Dampfer schleppt einen oder mehrere Dampfer. Das ist ein sehr häufiger Fall.
3. Ein Segler schleppt einen oder mehrere Segler.
4. Ein Segler schleppt einen oder mehrere Dampfer.

 Beide Fälle werden nur bei Hülfeleistungen in Seenoth vorkommen.
5. Ein Ruderboot oder mehrere schleppen einen Segler.
6. Ein Ruderboot oder mehrere schleppen einen Dampfer.

 Beides nennt man speziell: bugsiren. Es kommt beim Verholen auf Ankergrund vor.
7. Ein Segler schleppt ein Ruderboot, ein Floss, einen Prahm u. s. w. oder mehrere.
8. Ein Dampfer schleppt ein Ruderboot, ein Floss, einen Prahm u. s. w. oder mehrere.

Das Geschäft des Schleppens gestaltet sich entweder so, dass die treibende Kraft nur im Schlepper liegt, oder so, dass auch das geschleppte Schiff durch gesetzte Segel oder arbeitende Maschine oder durch Riemen oder Staken zur Fortbewegung selbst beiträgt.

Ferner können entweder beide Schiffe in normaler Weise mit dem Buge vorausfahren oder das eine oder das andere oder beide über Steuer gehen. Endlich können das geschleppte oder die geschleppten Schiffe sich hinter dem Schlepper oder aber längsseits neben demselben befinden (mehrere geschleppte Schiffe an beiden Seiten des Schleppers). Letzteres geschieht meist in stark gewundenen Fahrstrassen und kann nur bei ruhigem Fahrwasser geschehen.

Es hat den Nachtheil, dass das Schiffspaar nach der Seite des geschleppten Schiffes hin abzufallen strebt und daher eine gewisse Geschwindigkeit nothwendig ist, um dem Ruder die hinlängliche Kraft mitzutheilen, mit welcher es dieser Tendenz entgegenwirken kann.

Eine Verlangsamung der Fahrt ist dann zugleich von einem Abfallen über den Schleppbug begleitet.

Und schliesslich kann der Schlepper sich entweder frei durch das Wasser bewegen oder an einer Kette (Kettenschleppschifffahrt) oder an einem Drahtseil (Drahtseilschifffahrt), welche auf dem Grunde des Flusses liegen, laufen.

Dampfschiffe pflegen von kleineren Dampfern geschleppt zu werden, wenn sie wegen mangelhafter Steuerfähigkeit auf engen und gewundenen Fahrwassern eine allzu beschränkte Bewegungsfreiheit besitzen, und Segelschiffe, wenn sie wegen widriger Strom- oder Windverhältnisse entweder gar nicht oder nur mit grossem Zeitverluste ein Revier hinauf- oder hinabzufahren vermögen. Ist das geschleppte Schiff weder unter Segel noch unter Dampf, so hängt seine Manöverirfähigkeit von der Schnelligkeit der Fahrt und der Länge der Schlepptrosse ab. Eine kurze Trosse erhöht die Kraft des Schleppers auf das geschleppte Schiff bei plötzlichen Abweichungen vom Kurse, weil dieses Manöver mit kurzer Schlepptrosse schneller ausführbar ist als mit langer.

Dagegen ist die kurze Trosse auch leichter bei kurzem Anziehen und Stössen dem Bruche ausgesetzt und völlig unverwerthbar bei Seegang oder starkem Wellenschlage in Flussmündungen.

Ist für Kursänderungen der nöthige Raum vorhanden, so hält sich das geschleppte Schiff durch Ruderlegen im Kielwasser des Schleppers. Ist dagegen der Raum beengt und kommt es auf eine rasche Wendung an, was natürlich nur bei kurzer Trosse geschehen kann: so geht der Schlepper mit Hartruder über den Bord, wohin die Wendung beabsichtigt ist, und das geschleppte Schiff wendet mit entgegengesetztem Ruder nach der entgegengesetzten Seite derart, dass beide Schiffe einander in der Wendung Platz machend in senkrechter Richtung (rechtwinklig) zueinander stehen. In diesem Momente legt das geschleppte Schiff sein Ruder den anderen Weg (um), um in das Kielwasser des Schleppers zurückzukehren, und dieser besitzt jetzt das günstigste, perpendikuläre Kraftmoment zum Herumziehen des geschleppten Schiffes.

Das setzt natürlich sehr starke Trossen voraus, und selbst in diesem Falle darf die lebendige Kraft beider Schiffe keine allzubedeutende sein. Denn bis zur gegenseitigen perpendikulären Stellung der Schiffe ist die Trosse schlaff. Die Schnelligkeit des Schleppers nimmt in Folge dessen selbstredend zu. Im Augenblick des Umwendens des bugsirten Schiffes entsteht durch die Spannung ein plötzlicher Ruck, den man wohl durch Fahrtminderung des Schleppers verringern, aber nicht beseitigen kann, und diesen Stoss sollen der Schlepper und die Trosse aushalten. Weil das aber erfahrungsmässig sehr oft nicht der Fall ist, so scheut man sich sehr, zu diesem Manöver seine Zuflucht zu nehmen. Ein Ausserfahrtsetzen des Schleppers durch Rückwärtsschlagen der Schraube ist nicht immer ohne Gefahr des Unklarwerdens von Trosse und Schraube resp. der Beschädigung der Schraube möglich und erfordert ein sehr aufmerksames Steuern des geschleppten Schiffes, welches längsseits des Schleppers laufen muss.

Zur Beschleunigung des Stoppens der Fahrt des geschleppten Schiffes wird man in der Regel die Buganker gehen lassen müssen. Hatte das am Winde geschleppte Segelschiff Segel beigesetzt, so wird das Backbrassen derselben, wo es möglich ist, von Hauptwerth sein, um die Fahrt schnell aufzuheben.

Fast immer aber erfordert das Manöver eines Schleppzuges mehr Zeit und auch mehr Raum als das entsprechende eines Einzelschiffes.

§ 21.

4. Beschädigungen.

Ein Schiff kann durch Beschädigung seines Rumpfes oder der Ausrüstung (z. B. Anker, Ketten, Signalmittel, Ballast, Lebensmittel und Wasser u. s. w.) oder der Zurüstung (z. B. Masten, Stengen, Raaen, Gaffeln, Tau- und Takelwerk, Segel u. s. w.) oder der Maschinen oder der Ladung in seiner Bewegungsfreiheit gehemmt sein. Zur Bewegungsfreiheit gehört auch die Freiheit der Sistirung jeder oder einer bestimmten Bewegung.

Das Schiff kann manöverirunfähig sein, weil die scorbutkranke Mannschaft es nicht bedienen kann, weil die Anker verloren, die Ketten gebrochen sind. Es kann durch Uebergehen des Ballastes oder der Ladung eine Schlagseite erhalten haben. Es kann durch Bruch von Masten, Stengen, Raaen, Tauwerk u. s. w., Zerreissen der Segel u. s. w. unregierbar oder wenigstens schwer regierbar geworden sein.

Die Ladung kann sich total verändert haben und die Stabilität des Schiffes beeinträchtigen, z. B. animalische Abfälle haben sich erhitzt, sind in flüssigen Zustand übergegangen, fliessen hin und her und bringen das Schiff in die Gefahr des Kenterns oder aber des Sinkens.

Die Maschinenlager können sich warm gelaufen haben und der Schiffer kann hierdurch gezwungen sein, zu stoppen und zu warten, bis die Lager sich abgekühlt haben. Die Schraubenwelle kann gebrochen und der Propeller dadurch ausser Thätigkeit gesetzt sein.

Einer der Flügel der zweiflügeligen oder zwei Nachbarflügel (also nicht die korrespondirenden) der vierflügeligen Schraube können gebrochen und die Wirkung des Schraubenfragmentes dadurch entwerthet sein.

Das Schiff kann ein Leck haben, welches die Ausnutzung der vollen Fahrgeschwindigkeit wegen des erhöhten Wasserdruckes nicht gestattet, oder das Drehungsmoment wegen des eingedrungenen Wassers erheblich verringert oder gar beseitigt.

Das Ruder kann gebrochen und ein Nothruder noch nicht hergestellt oder das Nothruder gleichfalls beschädigt sein oder nur mangelhaft funktioniren.

Die Beeinträchtigung der freien Bewegung des Schiffes durch Beschädigungen lässt sich in der mannigfaltigsten Weise denken und kommt in der allerverschiedensten Art vor.

§ 22.

5. Gefahren.

Auch die Bewegungsfreiheit des völlig intakten Schiffes kann eine beschränkte sein. Es kann nur an der einen Seite der zur Ausführung eines bestimmten Manövers erforderliche Seeraum zur Verfügung stehen, während die andere Seite etwa durch Klippen, Untiefen, Land, andere Schiffe in wie ausser Fahrt u. s. w. besetzt ist.

Beim Einfallen einer Böe kann das Abhalten, wobei das Schiff den Wind querein bekommt und der Druck auf die Takelage unerträglich wird, von der grössten Gefahr sein und daher die Nothwendigkeit vorliegen, so dicht an den Wind zu halten, dass die Segel anfangen zu killen.

Ein sehr rankes Schiff kann in gleicher Lage der Gefahr des Kenterns ausgesetzt und daher in die Zwangslage versetzt sein, rechtzeitig, bevor die Böe das Schiff trifft, platt vor dem Winde abzuhalten.

Die Gefahr braucht nicht nothwendig dem Schiffe selbst zu drohen; sie kann auch ganz allgemein dem Unternehmen, in dessen Dienst das Schiff gestellt ist, entgegen sein. Z. B. ein Schiff, dessen Besatzung mit Bergungsarbeiten beschäftigt ist und die Taucher mit dem Tauchergeschirr über Bord gelassen hat, wird durch die Rücksicht auf die am Meeresboden arbeitenden Menschen an beinahe jeder Bewegung durchs Wasser behindert sein. Ein Dampfschiff, welches einen unterseeischen Telegraphenkabel legt, wird gar nicht rückwärts fahren dürfen, weil der Kabel in die Schraube gerathen würde, und nur im beschränkten Maasse seitwärts vom Kurse abweichen können, um nicht Bruch oder Verwickelung oder Unklarfallen des Kabels herbeizuführen.

Ist das Wetter so schwer, dass das Schiff keine Fahrt mehr machen kann, so muss das Segelschiff beidrehen und es hört dann das Manöveriren auf. Das Dampfschiff schützt sich gegen die Gefahr überschlagender Seen, welche die Luken — die Achillesferse der Frachtdampfer — einschlagen oder die Feuer auslöschen und so den Untergang des Schiffes herbeiführen können, am wirksamsten dadurch, dass es sich mit dem Heck gegen Wind und See legt und die Maschine rückwärts arbeiten lässt. Die Schraube unterminirt sozusagen den heranrollenden Wellenberg und saugt ihn unter dem Schiffe weg. Des Ruders bedarf das Schiff nicht, da das Vorderschiff bei etwaigen Ausschlagen nach Steuer- oder Backbord durch den Wind sofort wieder in dessen Parallele gedrückt wird und gleichsam als Ruder funktionirt. Merkwürdiger Weise ist diese Thatsache vielen deutschen Schiffern unbekannt. Bedingung ist allerdings, dass die Rudergäste auf dem Hinterschiffe unter Deck (sogenannten Schildkrötendach) sind, also geschützt stehen.

Ausweichemanöver sind natürlich in dieser Situation so gut wie ausgeschlossen.

Die Gefahren, welche ein unversehrtes Schiff in seiner freien Bewegung beeinträchtigen, lassen sich in der grössten Mannigfaltigkeit denken und kommen in unendlich vielen Gestalten vor.

Einer besonderen Erwähnung bedarf jedoch der Einfluss des Soggs auf das Steuern der Schiffe in engen und seichten Gewässern, zumal bei grosser Fahrgeschwindigkeit.

Wenn ein Schiff mit wenig Wasser unter dem Kiel nahe an einem Ufer oder einer Untiefe entlang fährt, so findet ein Aufstauen des Wassers am Ufer oder der Sandbank statt und der Wasserspiegel hebt sich an der dem Ufer zugewendeten Seite des Schiffes. Im Bestreben der Niveauausgleichung fliesst das Wasser unter dem Kiel weg von der Uferseite nach der Flussmitte und es erfolgt, weil selbstredend das Abfliessen langsamer sich vollzieht als das Aufstauen, ein Absetzen des Vorderschiffes vom Ufer.

Gleichzeitig bewirkt die überwiegende Wassermasse von der Flussmitte her in ihrer Tendenz, den vom Schiffskörper verdrängten Wasserraum wieder zu füllen,

einen starken Druck auf das Hinterschiff und es resultirt hieraus ein Anziehen des Hinterschiffes an das Ufer. Das Vorderschiff wird vom aufgestauten Uferwasser abgestossen, das Hinterschiff von der zurückströmenden Hauptmasse des Flusses (von der Mitte desselben her) ans Ufer gedrückt. In Folge dessen läuft das Schiff leicht aus dem Steuer, und zwar um so gewisser, mit je grösserer Fahrgeschwindigkeit es sich bewegt.

Diese Wirkung des „Aus-dem-Ruder-Laufens" wird noch erhöht, wenn zu diesem sogenannten lokalisirten Sogg des Ufers oder des Sandes (der Bank) noch derjenige vorbeifahrender Schiffe hinzutritt, den man den ambulanten oder passageren Sogg nennen kann. Bekanntlich läuft vor jedem in Fahrt befindlichen Schiffe ein langgedehntes Wellenthal vorauf, welches um so länger ist, je grösser die Fahrt des Schiffes ist.

In dieses Thal muss sich jedes passirende Schiff senken und dergestalt dem Grunde genähert werden, wofern es nicht durch seine grosse Länge das Thal überbrückt. Fällt aber nun ein Schiff in dieses vorlaufende Wellenthal eines anderen ihm begegnenden Schiffes, so nimmt sein Wasser unter dem Kiel ab und das Absetzen vom Ufer wird rapide und vehement.

Das einzige Gegenmittel gegen ein solches „Aus-dem-Ruder-Laufen" ist neben dem Ueberlegen des Ruders nach der Uferseite (Pinne nach der Flussmitte) ein sehr langsames Fahren.

Zweiter Theil.

Das sogen. Strassenrecht auf See.

Damit nämlich wird das vorige Gesetz aufgehoben, darum dass es zu schwach und nichts nütze war. Denn das Gesetz konnte nichts vollkommen machen.

Epistel an die Ebräer cap. 7 vers 18 u. 19.

Einleitung.

§ 24.

Das Bedürfniss.

Bei einer und derselben Windrichtung können Raa-Segelschiffe nur 20, Yachten in seltenen Fällen 24 Striche der Windrose besegeln; Dampfschiffe sind, wenn der Wind nicht zu schwer weht, befähigt, nach allen Richtungen des Kompasses zu steuern.

Demnach kann ein bestimmter Punkt von einer Vielheit von Dampfschiffen aus allen Himmelsgegenden zu gleicher Zeit unter gegebenen Voraussetzungen erreicht werden, und ist unter gleichen Verhältnissen bei gegebener Windrichtung nur ein Zutrittsraum von 12 und in seltenen Fällen von 8 Strichen von Segelschiffen frei.

(Siehe Fig. 93 im Anhang.)

In dieser Möglichkeit als Thatsache liegt die Gefahr des Zusammenstosses von zwei oder mehreren Schiffen mit einander. Denn Zusammenstoss ist die Wirkung, welche durch das Bestreben zweier (oder mehrerer) Körper, vermöge ihrer Bewegung (resp. der Bewegung des einen von ihnen) in demselben Augenblick denselben Raum einzunehmen, eintritt.

Vierfach ist die Art, wie dieses bei beiderseitiger Fortbewegung zweier Schiffe geschehen kann. Es müssen nämlich mindestens 2 Schiffe entweder

einander auf derselben Linie entgegenfahren (resp. das eine treiben),

oder auf derselben Linie hinter einander fahren, so dass das vordere vom hinteren eingeholt wird,

oder auf konvergirenden Linien fahren, und zwar entweder einander entgegen oder mit, d. h. neben, oder quer aufeinander zu,

oder auf parallelen Linien fahren, sei es in derselben oder in entgegengesetzter Richtung, indem sie durch Gieren und Scheeren längsseits klappen oder durch den Sogg aneinander geworfen werden.

Der erste Fall ist das Entgegenkommen oder Begegnen, der zweite das Ueberholen, der dritte das Kreuzen, der vierte ein sehr nahes Passiren, und zwar entweder Begegnen oder Ueberholen. Endlich kann ein stillliegendes Schiff den Weg eines fahrenden Schiffes sperren.

Die Kurse zweier Schiffe, welche in einer der genannten Weisen sich berühren, bilden sonach entweder einen hohlen (konkaven) Winkel oder einen gestreckten Winkel.

Ueberstumpfe (konvexe) Winkel kommen nicht in Frage.

Der hohle Winkel ist entweder ein rechter Winkel oder ein schiefer Winkel und dieser wiederum entweder ein spitzer oder ein stumpfer.

Betrachtet man die Kurse beider Schiffe als Linien, welche im Unendlichen beginnen und im Berührungspunkte der Schiffskörper enden, so sagt man: die Kurse treffen sich.

Der Berührungspunkt heisst dann der Treffpunkt.

Den von den beiden Kurslinien eingeschlossenen Winkel kann man den Hauptwinkel oder Treffwinkel nennen.

Betrachtet man die Kurse beider Schiffe als Linien, welche im Unendlichen ihren Anfang nehmen, sich gegenseitig berühren und im Unendlichen sich verlieren, so sagt man: die Kurse schneiden sich.

Der Berührungspunkt heisst dann der Schneidepunkt.

Den von den beiden Kurslinien jenseits des Treffpunktes eingeschlossenen Winkel kann man den Nebenwinkel oder Schneidewinkel nennen. (Siehe Winkeltabelle.)

Mathematisch gesprochen, sind Treff- und Schneidewinkel: Nebenwinkel. Irreführend ist es aber — und das geschieht vielfach —, vom Treffwinkel zu sagen: die Schiffskurse schneiden sich unter dem und dem Winkel.

Treffwinkel:

I. Gestreckter Winkel = 180° = 16 Strich.

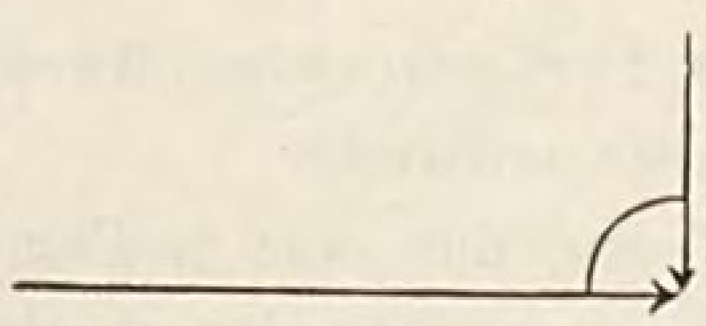
Schneidewinkel:

Gestreckter Winkel.

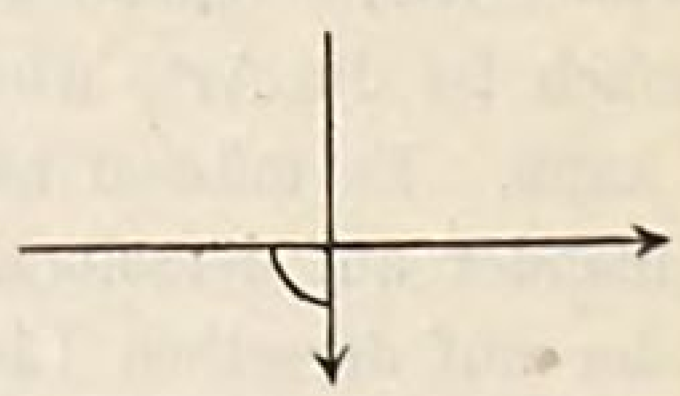


II. Hohler (konkaver) Winkel.

1. Rechter Winkel = 90° = 8 Strich.

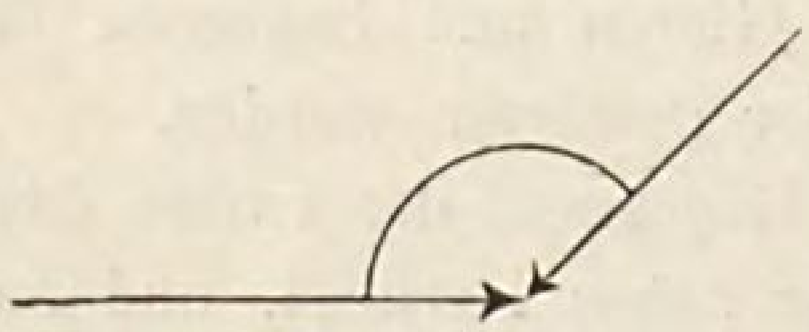


Rechter Winkel.

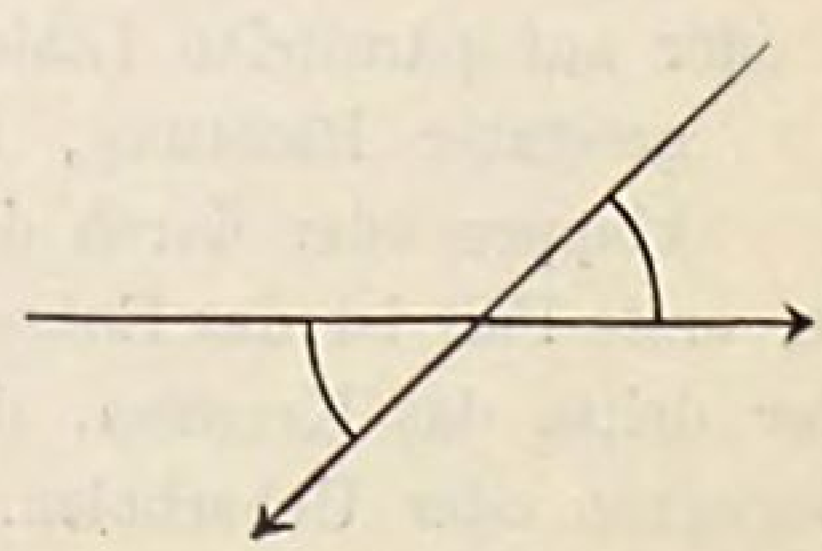


2. Schiefer Winkel.

a) Stumpfer Winkel.



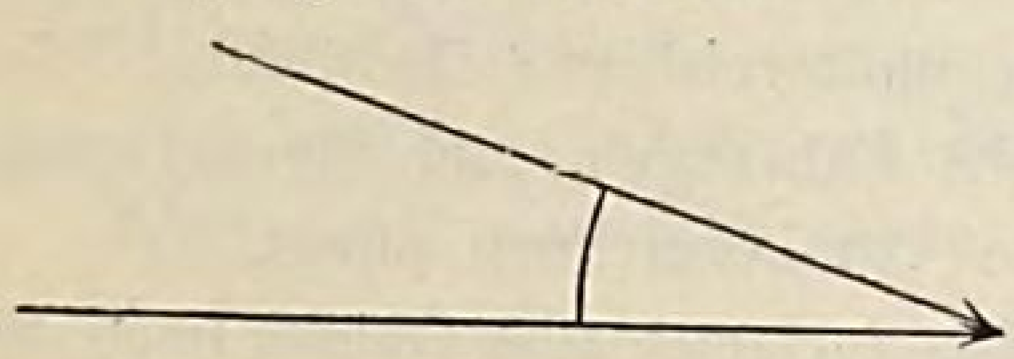
Spitzer Winkel.



15¾ Strich	=	177° 11′ 15″
15½ „	=	174° 22′ 30″
15¼ „	=	171° 33′ 45″
15 „	=	168° 45′ —
14¾ „	=	165° 56′ 15″
14½ „	=	163° 7′ 30″
14¼ „	=	160° 18′ 45″
14 „	=	157° 30′ —
13¾ „	=	154° 41′ 15″
13½ „	=	151° 52′ 30″
13¼ „	=	149° 3′ 45″
13 „	=	146° 15′ —
12¾ „	=	143° 56′ 15″
12½ „	=	140° 37′ 30″
12¼ „	=	137° 48′ 45″
12 „	=	135° — —
11¾ „	=	132° 11′ 15″
11½ „	=	129° 22′ 30″
11¼ „	=	126° 33′ 45″
11 „	=	123° 45′ —
10¾ „	=	120° 56′ 15″
10½ „	=	118° 7′ 30″
10¼ „	=	115° 18′ 45″
10 „	=	112° 30′ —
9¾ „	=	109° 41′ 15″
9½ „	=	106° 52′ 30″
9¼ „	=	104° 3′ 45″
9 „	=	101° 15′ —
8¾ „	=	98° 26′ 15″
8½ „	=	95° 37′ 30″
8¼ „	=	92° 48′ 45″

2° 48′ 45″	=	¼ Strich.
5° 37′ 30″	=	½ „
8° 26′ 15″	=	¾ „
11° 15′ —	=	1 „
14° 3′ 45″	=	1¼ „
16° 52′ 30″	=	1½ „
19° 41′ 15″	=	1¾ „
22° 30′ —	=	2 „
25° 18′ 45″	=	2¼ „
28° 7′ 30″	=	2½ „
30° 56′ 15″	=	2¾ „
33° 45′ —	=	3 „
36° 33′ 45″	=	3¼ „
39° 22′ 30″	=	3½ „
42° 11′ 15″	=	3¾ „
45° — —	=	4 „
47° 48′ 45″	=	4¼ „
50° 37′ 30″	=	4½ „
53° 56′ 15″	=	4¾ „
56° 15′ —	=	5 „
59° 3′ 45″	=	5¼ „
61° 52′ 30″	=	5½ „
64° 41′ 15″	=	5¾ „
67° 30′ —	=	6 „
70° 18′ 45″	=	6¼ „
73° 7′ 30″	=	6½ „
75° 56′ 15″	=	6¾ „
78° 45′ —	=	7 „
81° 33′ 45″	=	7¼ „
84° 22′ 30″	=	7½ „
87° 11′ 15″	=	7¾ „

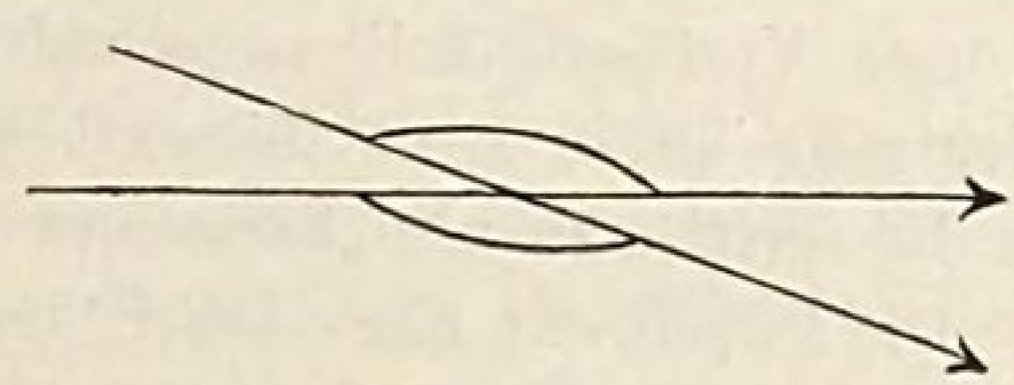
b) Spitzer Winkel.



(vergl.: spitzer Schneidewinkel.)

5°
10°
15°
20°
25°
30°
35°
40°
45°
50°
55°
60°
65°
70°
75°
80°
85°

Stumpfer Winkel.



(vergl.: stumpfer Treffwinkel.)

175°
170°
165°
160°
155°
150°
145°
140°
135°
130°
125°
120°
115°
110°
105°
100°
95°

III. Winkel von 0°.

Jede Veranstaltung, welche die bei Verfolgung der fraglichen Schiffskurse bevorstehende Gleichzeitigkeit der Schiffe im Erreichen des Treffpunktes beseitigt, also die Unmöglichkeit eines Zusammenstossens der Schiffe bewirkt, nennt man ein Ausweichen des oder der Schiffe. Dieses Ausweichen besteht einerseits in einer derartigen Verlegung des eigenen Kurses im Verhältnisse zum fremden Kurse, dass beide Kurse entweder parallel laufen, oder divergiren oder an einem anderen Punkte als ursprünglich sich kreuzen, andererseits in einem derartigen Wechsel der Fahrgeschwindigkeit (Fahrtbeschleunigung, -minderung, -einstellung, -umkehrung) bei konstantem Kurse, dass der Treffpunkt der Kurse von dem einen Schiffe früher, von dem anderen später, also nach Passiren seitens des Gegners, berührt wird, endlich in einer Kombination von Kurs- und Fahrtänderung.

Der Prozess der Kursänderung ist ein kontinuirlicher Wechsel der Kurse, und zwar so lange, bis ein Kurs erreicht ist, welcher von dem fremden Kurse frei führt. Frei aber führt nur derjenige neue Kurs, welcher entweder den fremden überall nicht schneidet oder den Eintritt in dessen Bahn nur in dem Augenblicke gestattet, wo der betreffende Raumabschnitt vom fremden Schiffskörper nicht (nicht mehr oder noch nicht) besetzt ist.

Soll einer Ausweichebewegung der Erfolg garantirt sein, so muss mit der Bewegung des anderen Schiffes als mit einer bekannten Grösse gerechnet werden können. Das aber ist bis zu einem gewissen Grade sowohl dann der Fall, wenn man gewiss ist, dass das andere Schiff unverändert seinen Kurs halten werde, als auch dann, wenn man sich darauf verlassen darf, dass es durch ein korrespondirendes Manöver der fraglichen Ausweichebewegung sekundiren werde. Diese Gewissheit und diese Verlässlichkeit zu schaffen, ist ein unabweisbares Bedürfniss. Und die Befriedigung dieses Bedürfnisses bezwecken jene Fahrregeln und Signalvorschriften, deren Inbegriff man als „Strassenrecht auf See“ zu bezeichnen pflegt.

Die Pflicht der Korrektheit des Ausdruckes verlangt zum Obigen noch folgende Bemerkung. Schiffe sind natürlich keine mathematischen Punkte, sondern Körper von ansehnlicher Ausdehnung, und Kurse (Wege) sind ebenso selbstredend nicht gerade Linien, sondern breite geschlängelte Bahnen.

Dieses im Auge behalten, wird die obige Darlegung nicht missdeutet werden.

Kapitel I.

Die Geschichte des Strassenrechts auf See.

§ 25.

A. Das Alterthum.

Aus den auf uns gekommenen Schriften griechischer und römischer Schriftsteller können wir weder über die für in Fahrt befindliche Schiffe geltenden Fahrregeln noch über etwaige für die vor Anker liegenden Schiffe bestehenden Verhaltungsregeln etwas entnehmen. Nur über die für Schiffe, welche in Convoi und in Geschwadern fahren, in einzelnen Fällen üblichen Signallichter erfahren wir einiges Wenige. Doch beschränkt sich unsere Kenntniss in dieser Hinsicht auf das Folgende:

Xenephon, Griechische Geschichten, Buch 5, Kap. 1, § 8:

„Als es Nacht wurde, liess Eunomos ein Licht aufstecken, wie es Sitte ist, und fuhr voran, damit die ihm nachfolgenden Schiffe sich nicht verirren möchten. . . . Gorgopus (der Feind) fuhr sogleich der Leuchte nach, blieb aber etwas zurück. Und um nicht gesehen zu werden und keinen Anlass zu geben, dass man ihn bemerken könnte, mussten diejenigen, welche den Ruderschlag leiteten, statt des Zurufes sich des Schalles fallender Steine bedienen, und die Rojer ihre Remen im Wasser platt drehen (nicht aus dem Wasser herausnehmen und wieder einschlagen)."

Diodorus Siculus, Historische Bibliothek, Buch 20, Kap. 75:

„Dann gebot Antigonus den Steuerleuten, dem Admiralschiffe zu folgen und sich nach der Leuchte desselben zn richten. Als der Tag anbrach, sah er sich genöthigt, auf die vielen Schiffe, welche sich verirrt hatten, zu warten und Schnellsegler seines Gefolges zu deren Aufsuchung auszusenden."

Dio Cassius, Jahrbücher der römischen Geschichte, Buch 49, Kap. 17:

„Sextus Pompejus war inzwischen von Messana aus in See gegangen; und aus Furcht, man möchte ihm nachsetzen, oder aus Misstrauen gegen seine eigenen Begleiter gab er zwar ihnen gegenüber vor, er suche die hohe

See zu gewinnen, in Wahrheit jedoch liess er die Laternen, welche bei nächtlicher Fahrt auf den Schiffen ersten Ranges (Admiralschiffen) ausgehängt werden und den hinteren Schiffen als Wegweiser dienen, auslöschen, segelte dann an der Küste Italiens entlang und setzte von da nach Korkyra und Kephalonia über."

Dio Cassius, Römische Geschichte, Buch 42, Kap. 43:

„Bei Nacht segelte er (Cäsar) aus, that, als ob er nach einer Mündung des Nils hineilte, und liess, um dies desto glaublicher zu machen, Laternen auf allen seinen Schiffen aushängen. So fuhr er schnell vorwärts. Dann aber liess er die Lichter auslöschen und die Schiffe wenden."

Polyaenus, Kriegslisten, Buch 5, Kap. 10:

„Himilco liess ein Licht aufstecken, dessen Vorderseite verdeckt war (hier also das erste Vorkommen des sogenannten Abblendens!), damit die Feinde an dem Lichte seine Ankunft nicht merkten."

Ferner: Derselbe, Buch 6, Kap. 11.

Titus Livius, Römische Geschichten, Buch 29, Kap. 25:

„Scipio beschied die Schiffsführer u. s. w. auf den Markt, um ihnen Verhaltungsbefehle zu geben. Jedes Kriegsschiff solle eine, jedes Lastschiff 2 brennende Laternen haben; das Schiff des Feldherrn werde man bei Nacht an 3 brennenden Laternen erkennen."

Lucius Annaeus Florus, Abriss der römischen Geschichte, Buch 4, Kap. 8:

„Sextus Pompejus floh mit 6 oder 7 Schiffen, nachdem er das Licht des Admiralschiffes gelöscht und die Schellen (sc. der Rudersklaven, welche beim Rojen klirrten und die Fahrt verriethen) in die See geworfen hatte."

Vgl. ferner Appian, Bürgerkrieg, Buch 2, Kap. 89.

Wir finden also im Alterthume, soweit unsere Quellen reichen, die Anfänge eines Lichtersignalsystems nur beim Zusammenfahren von Kriegsschiffen, dem sogenannten Fahren im Geschwader, und beim Zusammenfahren von Kauffahrtei- resp. Transportschiffen im Schutze eines oder mehrerer Kriegsschiffe, dem sogenannten Fahren im Convoi.

Auf die allgemeine Anwendung von Lichtern im Seeverkehr zur Vermeidung nächtlicher Schiffskollisionen deutet nichts.

Von Fahrregeln für den Schiffsverkehr in engen Fahrstrassen oder auf See findet sich keine Spur in den klassischen Autoren.

B. Vom Beginne des Mittelalters bis zur Einführung der Dampfschifffahrt im 19. Jahrhundert.

I. Die Gesetzgebung.

§ 26.

1. Ueber die Lichterführung.

Der Gesetzgebung der Bilderstürmer gehört das lange Zeit mit Unrecht als apokryph verschrieene sogenannte Rhodische Seegesetz an, welches um das Jahr 740 unter der Regierung des byzantinischen Kaisers Leo Isaurus und seines Sohnes und

Mitregenten Constantinus publizirt wurde. Es ist das erste Gesetz, welches für diejenigen Schiffe, die vor Anker liegen oder die Segel gestrichen haben, bei Nacht die Führung eines Lichtes zur Kenntlichmachung der Lage vorschreibt. In Ermangelung eines Lichtes gestattet es das Signal des Preiens (Anrufens).

Rhodisches Seegesetz Fragm. II, Art. 36, II.

(Vgl. auch die analoge Bestimmung in der französischen Schifffahrtsordnung vom August 1681, Buch IV, Titel 8, Art. 4.)

Für Schiffe in Fahrt ist keine Lichterführung angeordnet. Für diese verfügen erst die nach 1270 erlassenen Statuten von Riga bei Nachtzeit das Aufsetzen einer brennenden Laterne, deren Position nach den im Jahre 1672 publizirten Statuten von Riga auf dem Hinterschiffe war.

Statuten von Riga (nach 1270) Art. 157.
(Variante Theil IX, Kap. 2.)
Statuten von Riga von 1672, Titel 5, Art. 2.

Die im englischen Schwarzbuche der Admiralität verzeichneten aus den Jahren 1337—1351 etwa stammenden alten Regeln für den Lord Admiral, welche unter Anderem bestimmen, dass am Top des Mastes des Admiralschiffes 2 Laternen geführt werden sollen, damit die ürigen Schiffe bei Nacht dem Kurse desselben folgen können, haben lediglich militärische Bedeutung.

Schwarzbuch der Admiralität:
Alle Regeln für den Lord-Admiral cap. 11 und 12.

Cap. 11.

— — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

Der Admiral soll zur Nachtzeit, so lange die Flotte in See ist, am Top seines Mastes 2 Laternen führen, damit alle Schiffer der Flotte an dem Lichte den Kurs des Admirals, in welchem sie steuern sollen, sehen und erkennen können.

Cap. 12.

— — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

Weil Jedermann dem Admiral folgen soll, muss der Admiral ein Licht führen . . . — — — — — — — — — — — — —

Das Gleiche gilt von dem Satze des französischen Ediktes Heinrich's III. vom März 1584, welches für den Admiral und Generallieutenant die Führung der Laterne (cap. 26), und von dem Satze der Schifffahrtsordnung Ludwig's XIV. vom August 1681, welcher die Führung der 4 Lichter auf dem Admiralschiffe verfügt (Buch I, Titel I, art. 7).

Die in Buch IV, Titel 8, art. 4 des letzteren Gesetzes sich findende Vorschrift, dass von mehreren auf derselben Rhede liegenden Schiffen das am meisten seewärts befindliche zur Warnung für etwa einlaufende Schiffe bei Nacht ein Licht führen sollte, hatte über den Umfang der Rhede hinaus keine Giltigkeit, war also lediglich ein Hafengesetz.

Dagegen enthält das dänische Gesetz König Christian's V. vom Jahre 1683 (Buch IV, cap. 3, art. 9) ganz allgemein für vor Anker liegende oder im Spätherbste, wenn finstere Nächte sind, segelnde Schiffe die Auflage, sich mit Laternen zu versehen.

Nur **kleine** Fahrzeuge, welche solche Leuchten nicht bequem führen können, sollen von dieser Pflicht entbunden sein. (Erstes Vorkommen dieser heutzutage noch weitverbreiteten Ausnahme!)

Und das preussische allgemeine Landrecht von 1794 Theil II, Titel 8, Abschnitt 11, § 1496 verordnet das Gleiche ohne Beschränkung der Jahreszeit und ohne Rücksicht auf die Helligkeit der Nacht.

Für die englische Kriegsmarine wurde ferner im Jahre 1799 verordnet:

> „Um Unfälle in dickem und stürmischem Wetter zu verhüten, sollen die Schiffe Nachts anzeigen, mit welchen Halsen sie segeln, indem sie an jedem Krahnbalken ein Licht zeigen. Und wenn sie den Kurs eines anderen Schiffs mit entgegengesetzen Halsen nahe kreuzen, so sollen sie ein drittes Licht bereit halten, welches sie, wenn sie abzuhalten beabsichtigen, oberhalb des Lichtes am Luv-Krahnbalken zeigen sollen, dagegen oberhalb des Lee-Krahnbalken, wenn sie Kurs zu halten beabsichtigen.

Bemerkenswerth ist, dass die Regel der Lichterführung zur Nachtzeit schon bei den Arabern an den Gestaden des mittelländischen Meeres im Mittelalter gesetzliche Anerkennung gefunden hat.

Code musulman par Khalil, traduction par N. Seignette, 1878 Titel 27, Abschnitt I, § 3, Nr. 1730.

§ 27.

2. Ueber das Ausweichen.

Das Bedürfniss des Einschreitens der Gesetzgebung zur Verhütung von Schiffskollisionen macht sich zuerst und am dringendsten da geltend, wo bei beschränkter Wasserfläche zeitweilig ein hoch gesteigerter Schiffsverkehr stattfindet. Diese Oertlichkeiten sind: die Flussmündungen, Flussläufe bis zu den Häfen, die Häfen und die Rheden. Hier gilt es, bei der gleichzeitigen Häufung von vor Anker liegenden, ein- und auslaufenden Schiffen auf Fahrstrassen von vergleichsweise geringer Ausdehnung gewisse Verhaltungsregeln zum Zwecke der Verhütung von Schiffszusammenstössen mit der Kraft der Allgemeingültigkeit und Erzwingbarkeit zu beleihen.

I. Das erste Gesetz, welches dem Verkehrsbedürfnisse Rechnung trug, war das sogenannte Rhodische Seegesetz um das Jahr 740, also eine byzantinische Rechtsquelle, indem es anordnete, dass das Schiff in Fahrt allen Schaden ersetzen soll, welchen es einem vor Anker oder mit gestrichenen Segeln liegenden Schiffe zufüge. Das ist die historisch nachweisbare erste Regel des sogenannten Strassenrechtes auf See:

„Segel weicht (sc. aus vor) Anker!“
Rhodisches Seegesetz Fragm. II, art. 36, I.

Das Sachgemässe dieser Regel, wonach das in willkürlicher Bewegung befindliche Schiff dem durch Ausbringen von Ankern oder Streichen der Segel seiner Bewegungsfreiheit beraubten Schiffe aus dem Wege gehen soll, ist so einleuchtend,

dass es nicht Wunder nimmt, dass wir dieser Regel bis auf den heutigen Tag überall begegnen.

Wir finden sie:

im Gewohnheitsrecht (constitutum usus) von Pisa vom Jahre 1160 im cap. 16,
im Revidirten Hanseatischen Seerecht Titel X, Nr. II,
im dänischen Seerecht von 1561 Nr. 56,
in der holländischen Ordonnanz Karl's V. vom 19. Juli 1551, Theil II, cap. 48,
in der holländischen Ordonnanz Philipp's II. von 1563, Titel V, art. 3,
in der Ordonnanz der Stadt Rotterdam, betreffend Assecuranz und Havereien vom 28. Januar 1721, art. 259,
in dem schwedischen Seegesetz Karl's XI. von 1667, Theil V, cap. 8, § 1,
in der Königlich schwedischen Assecuranz- und Havereiordnung vom 2. October 1750, Abschnitt: Von Assecuranz, art. 8, § 2,
im Königlich preussischen Seerecht vom 1. Dezember 1727, Cap. IX, art. 22,
im Allgemeinen Landrecht für die preussischen Staaten vom 5. Februar 1794, Theil II, Titel 8, Abschnitt 12, § 1916.

Wo diese Regel nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, ist sie als stillschweigend gültig verstanden.

II. Die unterschiedslose Anwendung dieses Rechtssatzes konnte jedoch zu bedenklichen Härten führen, wenn bei der Wahl des Ankerplatzes eines alten, verrotteten und verfaulten Schiffes die Spekulation auf eine Kollision mit einem einsegelnden Schiffe und eine reichliche Ersatzleistung seitens desselben massgebend gewesen war. So gelangte man zu der Regel, dass das ankernde Schiff sich nicht in den ordnungsmässigen Kurs der in den Hafen einlaufenden Schiffe legen oder denselben sperren dürfe. Es ist die Regel des gehörigen Ankerplatzes. Wir treffen sie an:

im Seerecht von Oleron um die Mitte des 12. Jahrhundert art. 15 (14),
im Stadtrecht von Wisby aus dem 13. Jahrhundert Buch III, Theil III, cap. 2,
im Seerecht von Damme und Westcapelle aus dem 14. Jahrhundert, art. 15,
im Gotland'schen Wasserrecht aus der Mitte des 15. Jahrhunderts, art. 30,
im Seerecht von Wisby aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts, art. 26.

Die erste Spur zeigt sich schon im isländischen Jonsbog von 1280, Buch VIII, Cap. 27.

III. Die Gefährdung vor Anker liegender Schiffe kann ebensowohl wie von in Fahrt befindlichen auch von anderen vor Anker liegenden Schiffen ausgehen. Das ist namentlich dann der Fall, wenn Schiffe so nahe bei einander verankert sind, dass sie unter der Wirkung von Ebbe und Fluth beim Schwoien um ihre Anker sich gegenseitig an Bord treiben.

a) Für diese Situation gilt die nach dem Satze: „wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ zugeschnittene Regel, dass derjenige, welcher sein Schiff zu Anker bringt, dies in gehörigem Abstande von den bereits vor Anker liegenden Schiffen thun soll. Der gehörige Abstand ergiebt sich aus der Thatsache,

dass die Kette eines vor Anker liegenden Schiffes gewöhnlich dieselbe Länge wie das Schiff hat.

Ein Schiff von 100 Meter Länge z. B. wird also um seinen Anker einen Kreis von 200 Meter Radius beschreiben. Es bedarf daher eines Ankerplatzes von ungefähr 16 Hektar. Dies ist die Regel des klaren oder freien Schwoiens. Wir begegnen ihr schon

im Gewohnheitsrecht von Pisa von 1160, cap. 16,
ferner im isländischen Jonsbog von 1280, Buch VIII, cap. 16,
im Consulat der See um 1370, cap. 155,
in der französischen Schifffahrtsordnung von 1681, Buch IV, Titel 8, art. 3,
im Königlich preussischen Seerecht vom 1. December 1727, cap. IX, art. 20.

b) Ist das später als ein anderes zu Anker gegangene Schiff auf eine zum freien Schwoien genügende Distanz hingelegt, so kann diese gefahrlose Lage auch durch ein schon früher verankertes Schiff in eine gefährliche verwandelt werden, wenn dasselbe nämlich seine Anker derartig verlegt oder soviel Kette sticht, dass die Schiffe beim Schwoien einander auf die Ketten, Trossen, Kabel etc. oder an Bord treiben. In diesem Falle hat das später in sicherem Abstande zu Anker gebrachte Schiff den Vorzug der Zeit auf seiner Seite. Die Regel findet ihren Ausdruck in dem Verbot der Verlegung von Ankern und Tauen.

Sie steht im Consulat der See cap. 157, wo noch ausdrücklich bemerkt wird, dass die Regel auch für den ursprünglich in weitem Abstande verankerten späteren Ankömmling gelte, der also nicht nachträglich seinerseits, was er gut gemacht, wieder verderben dürfe.

c) Der Fall, dass mehrere Schiffe gleichzeitig auf einer Rhede u. s. w. zu Anker gehen, erledigt sich sehr einfach durch die Erwägung, dass alle gleiche Rechte, aber auch gleiche Pflichten haben, also alle, dem Nachbar Platz zum Schwoien zu lassen, verpflichtet sind. Der Fall scheint kaum anders als bei Convoifahrten vorzukommen.

Consulat der See cap. 158.

d) Auch darf der Vorzug der Zeit nicht in einen unbilligen Vorzug des Raumes ausarten. Findet das einlaufende Schiff keinen schwoifreien Ankerplatz mehr auf der Rhede oder im Hafen vor, während ein bereits vor Anker liegendes Schiff noch unbesetzten Ankergrund zur Verfügung hat, selbst wenn es dem Ankömmlinge den diesem fehlenden Schwoiraum abtritt, so ist es hierzu verpflichtet. Denn der Hafen dient dem Gemeingebrauche und nicht einer ausschliesslichen Einzelnutzung.

Gewohnheitsrecht von Pisa cap. 16.

IV. Der Umstand, dass die Tiefenverhältnisse von Häfen und Rheden nicht durchweg gleichartig sind, bringt es mit sich, dass ein Schiff da, wo es beim Fluthstrome frei schwimmt, vielleicht beim Ebbstrome an Grund geräth. Solche Wechsel des Wasserstandes, die sich oft bis zu einem theilweisen Trockenlaufen des Hafens oder der Barre steigern, erheischen Berücksichtigung. Diese wird ihnen zu Theil

durch Umkehrung des Verbotes der Verlegung von Ankern und Tauen in ein Gebot. Die Regel lautet dann: „Tief-Wasser weicht Flach-Wasser", und besagt, dass das in flottem Wasser ankernde Schiff seine Anker lichten und ablegen muss, damit das an Grund gerathende Schiff seinen Ankerplatz wechseln kann. Würde dies nicht geschehen, so müsste das festsitzende Schiff mit ablaufendem Wasser schliesslich auf die Seite fallen. Diese Zumuthung erscheint da unbillig, wo in einem zum allgemeinen Gebrauch dienenden Hafen jene Gefährdung durch ein theilweises Abtreten eines anderweitig besetzten Ankergrundes ohne Nachtheil für das platzmachende Schiff sich beseitigen lässt. Die Regel ist festgesetzt:

im Seerecht von Oleron art. 16,
„ „ „ Damme und Westcapelle art. 16,
„ „ „ Wisby art. 27,
in der Stadt Hamburg Gerichtsordnung und Statuten von 1603, Theil II, Titel 14, art. 2,
„ „ holländischen Ordonnanz Philipp's II. von 1563, Titel V, art. 5,
„ „ Assecuranz- und Havereiordnung von Rotterdam von 1721, art. 265,
im schwedischen Seegesetz Karl's XI. von 1667, Theil V, Cap. 8 § 4,
in der „ Assecuranz- und Havereiordnung von 1750, Abschnitt: Von Assecuranz, art. 8 § 4,
im Allgemeinen Landrecht für die preussischen Staaten von 1794, Theil II, Titel VIII, Abschnitt XII, § 1919.

Dieses letztere Gesetzbuch bestimmt im § 1918 die gleiche Weichepflicht, abgesehen von dem Falle des Ablaufens des Wassers und des Auf-den-Grund-Gerathens eines anderen Schiffes, für das der freien, unbesetzten Wasserfläche nähere (das sogenannte „voran"liegende) Schiff, sobald ein anderes vor Anker liegendes Schiff ihm oder umgekehrt dieses jenem in gefährlicher Weise nahe kommt. Solche Annäherung kann erfolgen durch Stechen von Kette wegen Wind und Wellen, durch Treiben mit schleppendem (durchgesetztem, losgerissenem) Anker u. s. w. Da das weichepflichtige Schiff hier stets in der Richtung des Stromes, also der Trift des anderen Schiffes liegt, so hat man es das „voran"liegende genannt.

Noch weiter geht die französische Schifffahrtsordnung vom August 1681 (Ludwig XIV.), welche Buch IV, Titel I, Art. 2 dem vor Anker liegenden Schiffe die Auflage macht, einem aus- oder einlaufenden, also in Fahrt befindlichen Schiffe durch Stechen von Kette oder anderweite Manöver Platz zu machen. Diese Regel ist auf stark besetzten Fahrwassern eine unabweisbare Nothwendigkeit.

V. Entspricht der Wasserstand eines Hafens nur nothdürftig dem Tiefgange der dort verkehrenden Schiffe oder wird die bei Fluth- und Stauwasser reichlich genügende Tiefe während der Ebbe empfindlich beschränkt, so kann es vorkommen, dass die schwoienden Schiffe sich auf den Ankern der Nachbarschiffe oder gar ihren eigenen durchdrücken, leck werden, volllaufen und sinken.

Schon dieser Grund wäre eine einleuchtende Erklärung für die Regel, dass kein Anker blind stehen darf, sondern eine wachende (d. h. sichtbar schwimmende) Boje auf sich haben muss, und dass, wenn die Boje vom Strome unter das Wasser gerissen wird (also nicht wacht, sondern blind steht), an sie eine zweite Boje, eine sogenannte Wachboje, gestochen werden muss.

Der ursprüngliche und nächstliegende Grund dieser Regel ist aber vielmehr die Nothwendigkeit, das Schiff beim Schwoien sich nicht selbst zu überlassen, sondern Vorkehrungen zu treffen (durch Segelsetzen, Ruderlegen, Einholen des Ankertaues u. s. w.), damit der Anker klar gehalten werde.

Da nämlich, nachdem z. B. die Ebbe abgelaufen ist, kurz vor Beginn des Strömens der Fluth stilles Wasser eintritt, so fällt das Ankertau, weil keine spannende Kraft jetzt darauf wirkt, schlaff auf den Grund. Ueberlässt man jetzt das Schiff sich selbst, so treibt die Strömung es über den Anker hin. Dabei schlingt sich natürlich das Tau um Flügel und Stock des Ankers und macht ihn unklar, lockert ihn, reisst ihn los und bringt das Schiff ins Treiben und alle in der Richtung der Strömung liegenden Schiffe in die Gefahr einer Kollision.

Die erste Bedingung, um hiergegen Maassregeln treffen zu können, ist die Kenntniss der Lage des Ankers und diese wird durch die Ankerboje hergestellt und durch die Wachboje gesichert.

Diese Regel durchzieht die ganze west- und nordeuropäische Gesetzgebung:

Seerecht von Oleron art. 16,
„ „ Damme und Westcapelle art. 16,
Gewohnheiten von Amsterdam, Enchhuysen und Stavern aus der Mitte des 15. Jahrhunderts art. 14,
Seerecht von Wisby art. 27 und 51,
„ „ Danzig vom Jahre 1455 art. 51,
Gotland'sches Wasserrecht art. 51,
Hamburger Stadtrecht von 1603 Theil II, Titel 14, art. 2,
Revidirtes Hanseatisches Seerecht von 1614, Titel X Nr. 4,
Dänisches Seerecht von 1561 Nr. 58,
Holländisches „ „ 1551 (Karl V.), Theil II, cap. 49,
„ „ „ 1563 (Philipp II.), Titel V, art. 4,
Assecuranz- und Haverei-Ordnung von Rotterdam von 1721, art. 263,
Französische Schifffahrtsordnung von 1681, Buch IV, Titel I, art. 5,
Schwedisches Seegesetz von 1667 (Karl XI.), Theil V, cap. 8, § 2,
Schwedische Assecuranz- und Haverei-Ordnung von 1750, Abschnitt: Von Assecuranz art. 8, § 9,
Preussisches Seerecht von 1727, cap. IX, art. 30,
„ Allgemeines Landrecht von 1794, Theil II, Titel VIII, Abschnitt 11, § 1496.

Das preussische Seerecht von 1727 verbietet im art. 31 überdies im Hafen („innerhalb des Baumes", welcher die Flusssperre bildet) jede Segelführung, einerlei, ob die Schiffe ein- oder auslaufen.

VI. Fahrregeln für das Verhalten in Fahrt befindlicher Schiffe zu einander treten uns zuerst im Stadtrecht von Bergen um das Jahr 1274 cap. 17 und dem fast gleichlautenden isländischen Jonsbog um das Jahr 1280 cap. 18 entgegen.

Es sind 2 Regeln, von denen die erste 3 Fälle trifft.

a) Segeln mehrere Schiffe, einerlei ob beim Winde, mit raumem Winde oder vor dem Winde, nahe an einer Küste entlang, so soll das seewärts befindliche Schiff ausweichen, um das dem Lande nähere nicht zum Stranden zu bringen.

b) Segeln mehrere Schiffe beim Winde, so soll das seewärts befindliche Schiff ausweichen, um das einer Klippe oder Untiefe nähere Schiff nicht in die Gefahr des Strandens zu bringen. Das Gesetz von Bergen setzt voraus, dass der Wind auf Land steht, das seewärts befindliche Schiff also ein Luvsegler ist. Das Jonsbog unterscheidet nicht, will also auch den seewärts befindlichen Leesegler treffen, d. h. auch dann gelten, wenn der Wind vom Lande absteht.

Dieser Fall ist nur eine Anwendung des vorigen Satzes.

c) Von mehreren Beimwindern soll der seewärts befindliche ausweichen, um einen Zusammenstoss mit dem landwärts befindlichen zu verhüten.

Auch dieser Fall ist nur eine Anwendung der obigen Regel.

Die Regel charakterisirt sich als ein Spezialgesetz für die Fahrt in Küstengewässern.

Die zweite Regel bestimmt, dass beim Segeln in engen Fahrwassern das hintere sowohl wie das aufkneifende Schiff durch Segelreffen seine Fahrt mindern oder durch Segelstreichen einstellen soll, um einen Zusammenstoss mit dem vorauffahrenden zu vermindern. Es ist das Verbot des Ueberholens in engen Fahrwassern.

Sodann begegnen wir in der französischen Flussordnung vom Jahre 1415 art. 19 und 20 der Regel, dass das stromaufgehende Schiff, dessen Steuerkraft durch die Strömung begünstigt ist, dem stromabfahrenden Schiffe auf dessen Zuruf aus dem Wege gehen soll, indem es sich hart am Ufer hält.

Die Weichepflicht ist hier eine einseitige, aber keine isolirte. Es korrespondirt ihr auf der Jenseite die Pflicht des Preiens.

VII. Hinsichtlich der Fahrt auf hoher See fehlt es an gesetzlichen Fahrregeln. Hier scheint man vielfach der Ansicht gehuldigt zu haben, welche das Seegesetz des Königreiches Malâca gegen Ende des 13. Jahrhunderts ausspricht (cap. 8 und 11):

> „Das Meer ist weit und man kann sich vor derartigen Unfällen in Acht nehmen und von solchen Gefahrsanlässen fern halten, daher übersteigt das Verschulden des Schadenstifters alle Grenzen.“

Interessant ist hier die vielleicht aus der Verschiedenheit der Sachlage resultirende Verschiedenheit der Beurtheilung einer Kollision in nahezu rechtem Winkel, wie sie sich im Seegesetz von Malâca einerseits und in den norwegischen Gesetzen: Gulathingslag von 940, Buch 9, cap. 26 und von 1274 sowie Járnsida oder Hákonárbók um 1273, Titel 21 andererseits zeigt.

Während nämlich das Gesetz von Malâca das stossende Schiff für das schuldige erklärt, messen die norwegischen Gesetze demjenigen Schiffe die Schuld bei, welches quer vor dem Bug des anderen vorüberzufahren suchte. (Und das kann auch das gestossene sein.)

VIII. Die ersten Fahrregeln auf hoher See finden wir ausgesprochen:

1. in The Hawkins Voyages ed. by Clements Markham 1593, p. 289, woselbst es heisst:

> Nach Billigkeit und Vernunft soll das Schiff in Lee stets dem Schiffe zu Luv Platz machen, ausnahmslos mag es treiben oder beiliegen. Denn

erstens ist es, treibend oder beiliegend, im Vortheil gegenüber dem anderen. Das ist offenbar. Denn das Schiff zu Luv treibt auf das andere in Lee,

zweitens kann das Schiff zu Luv durch Abhalten oder mangels Steuerkraft, weil es nicht in Fahrt ist, oder durch das Rollen der See, da bisweilen die See das eine Schiff mehr als das andere in Lee abtreibt, ehe man sich's versieht, am anderen sein, und

drittens kann das Schiff zu Luv leicht, wenn es nahe ist und Segel setzt, dem Schiffe in Lee den Wind wegnehmen und so in Gefahr gerathen.

Und dies trifft zu für Treiben und unter Segel, im Sturm und Schönwetter, im Hafen und auf See.

Diese Regel gilt für das Fahren von Kriegsschiffen im Geschwader und besagt das Gegentheil der heutigen Luvat-Regel (art. 14, d).

2. in der englischen Instruktion für das Verhalten der Kriegsschiffe, welche in dem Königlichen Flotten-Signalbuche schon vor dem Jahre 1780 stehen.

Hiernach sollen ohne Rücksicht auf die Anciennetätsverhältnisse der Kommandanten die Kriegsschiffe zur Verhütung von Zusammenstössen vor einander abhalten, die Segel kürzen u. s. w., und zwar nach Befund der Umstände. Das ist die Regel des gegenseitigen Ausweichens. Sie gilt ganz generell ohne Unterscheidung des Einzelfalles.

3. in Knowles Signalbuch für die Königlich englische Flotte von 1780—1799, unter der Rubrik: Instruktionen für Convoi bei Tag und Nacht. Hier begegnen wir zuerst der von autoritativer Seite verordneten Regel: „Backbordhals weicht (sc. aus vor) Steuerbordhals", also für einen Spezialfall, dem Segeln beim Winde, der Regel des einseitigen Ausweichens.

Die erste und zweite Regel gilt nur für Kriegsschiffe, die zweite für Segeln in Convoi.

§ 28.

II. Das Gewohnheitsrecht.

Die Gesetzgebung über die Lichterführung bei Nacht und das Ausweichen von Schiffen in Fahrt im Verhältnisse zu einander und zu den vor Anker liegenden Schiffen war bis in unser Jahrhundert hinein eine durchaus lückenhafte und partikuläre, sie war nach Gegenstand und Geltungsgebiet sehr beschränkt. Daher genügte sie dem Verkehre nicht, und dieser schuf, sich selbst überlassen, eine Anzahl Verhaltungsregeln, welche, weil sie als Sätze des Rechtes, d. h. kraft der Rechtsüberzeugung des Schifferstandes, durch Jahrhunderte im Ganzen gleichmässig geübt wurden, also in Zeit und Raum wiederholte Anwendung fanden, den Charakter eines wahren Gewohnheitsrechtes trugen. Sie waren weit mehr ein Volksrecht, als ein Juristenrecht. Denn sie beruhten in ihrer Mehrzahl auf der Usance und nur theilweise auf der gerichtlichen Praxis.

I. Die Regel, dass Nachts ein weisses Licht zu führen ist, scheint erst im 16. Jahrhundert sich die Herrschaft erstritten zu haben. Die Position des Lichtes war wohl entsprechend der damaligen Bauart der Schiffe durchgehends auf dem hohen Achteraufbau, dem Kastell.

Petrus Gregorius Tholosanus: Syntaxis artis mirabilis Köln 1602 (Widmung vom November 1574). lib. 26: de navigatione cap. 6: navium partes. pag. 241.

II. Die Fahrregeln beziehen sich in ihrer Mehrzahl auf die gefährdeten Oertlichkeiten: Flussmündungen, Hafeneinfahrten u. s. w.

Targa: ponderazioni sopra le contrattazioni marittime. Nuova ediz. Livorno 1755, cap. 53, und

Émerigon: traité des assurances et des contrats à la grosse. Marseille. 1783. Chap. 12. sect. 14.

verbürgen uns die folgenden:

1. Wenn zwei Schiffe beim Einlaufen in einen Hafen mit schwieriger Einfahrt sich nahe kommen, so soll das entferntere Schiff warten, bis das nähere hindurchgefahren und die Durchfahrt wieder frei geworden ist.

 „Nah geht vor fern.“

2. Dasselbe besagt die Regel, dass von zwei auslaufenden Schiffen das später ausgelaufene dem früher ausgelaufenen aus dem Wege gehen soll.

 Beide Fälle sind Anwendungen der Regel, dass das überholende Schiff sich aus dem Kurs des Vorseglers halten soll. Denn nur durch seine schnellere Fahrt entsteht die Kollision.

3. Das aus einem Hafen auslaufende Schiff soll dem einlaufenden Platz machen. Denn letzteres sucht Sicherheit und ist vielleicht havarirt und in seiner Manöverirfähigkeit beschränkt; ersteres ist sicher, kann den günstigsten Zeitpunkt wählen, um unter Segel zu gehen, und mit weniger Gefahr daher auch warten.

 „Einfahrt geht vor Ausfahrt.“

4. Sind zwei einlaufende Schiffe gleich weit vom Hafen entfernt, so soll das kleinere dem grösseren aus dem Wege gehen. Denn es kann leichter und auf kleinerem Raume manöveriren.

 „Klein weicht (aus vor) gross.“

5. Das Schiff mit beigesetzten Segeln weicht aus vor dem beiliegenden Schiffe. Denn jenes hat willkürliche Bewegungsfreiheit, dieses nicht.

6. Kommen ein grosses und ein kleines Schiff einander nahe, so weicht das kleine aus. Die Regel ist eine Generalisirung der Regel unter No. 4.

7. Das geringere Schiff weicht dem vornehmeren, das Handelsschiff dem Kriegsschiff. Der Rang giebt Vorrang.

8. Das leichtere Schiff weicht dem schwereren aus demselben Grunde, wie das kleine dem grossen aus. Schwere Beladung ist ein Hemmschuh für das Manöveriren.

 Die beiden wichtigsten Regeln sind aber die folgenden beiden:

9. **„Backbordhals weicht Steuerbordhals“** Von zwei beim Winde kreuzenden Schiffen, welche über konträren Bug liegen, weicht dasjenige Schiff aus, welches den Wind auf seiner Backbordseite hat oder, was dasselbe sagt, dessen Luvseite backbord ist. Diese Regel ist der Bahnbrecher des eigentlichen Strassenrechts auf See. Es ist die Regel des Rechtsausweichens. Sie ist rein willkürlicher Natur, da der Steuerbordhalser seinerseits eben-

sowohl nach links auszuweichen in der Lage ist, und wahrscheinlich eine Uebertragung der zu Lande herrschenden Fahrregel auf die See.

10. „Der Raumwinder weicht dem Beimwinder." Das heisst: Wenn zwei Schiffe, das eine mit raumem Winde, das andere dicht beim Winde segeln und eine solche Richtung haben, dass sie an einem Kreuzungspunkte ihrer Kurse zusammenstossen können, so soll das mit raumem Winde segelnde Schiff derartig manöveriren, dass es einen Zusammenstoss vermeidet; und zwar soll es unter dem Heck des anderen Schiffes vorbeifahren, sobald nur die geringste Ungewissheit darüber besteht, ob es den Kreuzungspunkt früher als das andere Schiff schneiden werde. Denn der Raumwinder hat mehr Winddruck als der Beimwinder, weil er seine Segel mehr dwars zur Windrichtung stehen hat als das beim Winde segelnde Schiff.

Anmerkung:

[Diese Fahrregeln zur See haben so auffallende Analogien unter den Fahrregeln zu Lande, dass ihre Entstehung lediglich „aus der Natur der Sache" zu fliessen, ja vielleicht auch nur eine Uebertragung landläufiger Anschauungen auf den Seeverkehr zu sein scheint.

I. Schon in der ältesten uns bekannten geschriebenen Willküre Deutschlands, den Soester Statuten aus dem 12. Jahrhundert, finden wir folgende Anordnungen:

T. G. G. Emminghaus: memorabilia Susatensia. Jenae 1749.

Pars V.

Forma des gemeinen Gerichtsprocesses, in den Gerichten vor den Veerbaenken gehalten.

Titel 18.

Von gemeinen (= öffentlichen) Strassen.

„Des Reiches Strasse soll so weit sein, dass ein Wagen dem anderen entwinden (= ungefährdet vorbeifahren) kann. Der ledige Wagen soll weichen dem geladenen, desgleichen die leichteste Fuhr oder Last der schwersten.

Sind sie auf einem Wege, auf einer engen Brücke, und jagt man gerade Jemanden zu Pferde oder zu Fuss, dann sollen die Wagen stille halten, bis jene hinüber sind. Derjenige Wagen, welcher dann zuerst auf die Brücke kommt, der soll zuerst hinüberfahren, mag er beladen sein oder nicht."

Und ähnlich bestimmen die Gesetze der Stadt Cleve.

(Gerh. Feltmann: De cadavere inspiciendo liber unus. Adjiciuntur disputationes binae ad legem „per agrum" 11 Cod. „de servitutibus et aqua", quarum altera est: „de vehiculis sibi obviis." editio altera priore auctior et emendatior. Bremae 1692.)

im Titel 180:

§ 1.

Der leere Wagen soll dem beladenen ausweichen und der minder beladene dem schwerer beladenen, der Fussgänger dem Reiter. Aber wenn sie auf einem engen Wege oder einer Brücke sind, oder wenn Jemand einem Reiter oder Fussgänger folgt, so soll der Wagen stille halten, damit sie vorbeikommen.

§ 2.

Derjenige Wagen, welcher zuerst auf die Brücke oder in das Thor fährt, der soll zuerst hinüber- und weiterfahren, mag er leer oder beladen sein. Und begegnen sich die Wagen auf offener Strasse und sind beide leer oder beladen, so soll der eine dem anderen ausweichen oder sie können darum loosen und Loos werfen.

Gleichlautend ist der art. 59 des zweiten Buches des Sächsischen Landrechts.

II. Die Glossatoren und Postglossatoren, besonders Accursius, Petrus, Cynus und Baldus, verfechten die Giltigkeit folgender Regeln als theilweise gewohnheitsrechtlicher Sätze:

1. Der in einem Hohlweg oder einer Strassenverengung befindliche Wagen hat das Strassenrecht gegen den noch vor dieser Enge befindlichen entgegenkommenden Wagen. Der letztere soll halten und warten, bis jener hindurchgefahren ist. Die Regel wird begründet durch die beiden Sätze: ‚melior est conditio occupantis‘ und ‚prior tempore potior jure‘.
2. Aus den Gesichtspunkten sozialer Rücksicht, Ehrerbietung, Pietät, Höflichkeit erklären sich die Regeln, dass der Unterthan der Obrigkeit, der Niedere dem Vornehmen, der Frachtwagen dem Personenwagen, der Wagen, in welchem Männer sitzen, vor dem Wagen, in welchem Frauen oder Kinder sitzen, jeder Wagen dem Leichenwagen, ein Wagen voll junger Leute vor demjenigen, welcher Greise fährt, endlich der Ausländer dem Inländer ausweichen soll.
3. Wer Eile hat, d. h. derjenige, von dessen Verzug Nachtheil zu gewärtigen steht, hat den Vorrang vor demjenigen, welcher Zeit hat. Daher hat der Postwagen, der Eilwagen mit vorgeschriebener Fahrzeit, der Wagen des Arztes, die Feuerspritze den Vorrang vor anderem Geschirr.
4. Der leichter bewegliche Wagen weicht dem schwerer beweglichen Fuhrwerk aus. Daher macht der leichtbeladene Wagen dem schwerbeladenen Platz, die zweiräderige Karre dem vierräderigen Wagen, der überholende Wagen dem vorausbefindlichen langsamer fahrenden, das einzelne Fuhrwerk der sich auf der Ferse folgenden Mehrheit von Wagen, weil letztere durch Stocken und Auflaufen sich gefährden würden. Ebenso weicht der leichter bewegliche Reiter dem Fuhrwerke aus.

 Wer seit der letzten Fütterung den längsten Weg hinter sich hat, hat das Strassenrecht, denn seine Pferde sind ermattet. Der aus der Stadt Kommende weicht dem in die Stadt Fahrenden aus. Denn seine Pferde sind frisch. Wenigstens kann der Begegnende dies annehmen, wenn er es nicht anders weiss. Der bequem beladene, wenn auch grössere Wagen weicht dem unbequemen, z. B. mit einem Baumstamme, beladenen, wenn auch kleineren Wagen aus. Vor Pferden, welche auf einem Leinpfad Schiffe *gegen* den Strom ziehen, weicht jedes Fuhrwerk aus und der *mit* dem Strome schleppende Pferdezug wirft ihnen die Leine.
5. Der Ortsgebrauch entscheidet vielfach. So dient bei getheilten Wegen der eine der Hin-, der andere der Rückfahrt, der eine zum Reiten, der andere zum Fahren.

6. Sind zwei sich begegnende Wagen in ganz gleicher Lage, so muss, wenn ein- oder beiderseitige Gefälligkeit nicht den Zweifel löst, das Loos über das Ausweichen entscheiden. Vieler Orten weichen beide aus. Das ist das sogenannte Ausweichen mit halber Spur. Meistens wird dabei nach rechts ausgewichen.

 Im alten Rom wich man nach links aus, um sich gegenseitig die rechte Hand zum Grusse reichen zu können. Denn der Ehrenplatz im Wagen war auf der rechten Seite desselben.

7. Der Weichepflicht entsprach auf der anderen Seite die Pflicht der Erleichterung der Erfüllung dieser Pflicht. Der vorauffahrende Kutscher musste den nachfolgenden, ihn überholenden Wagen vorbeilassen und durfte nicht durch Hin- und Herfahren das Ueberholen zu vereiteln suchen. Wer das Strassenrecht hatte, musste, wenn der Entgegenkommende ihn nicht sehen oder erkennen konnte, durch Peitschenknall oder Hörnerschall auf sein Strassenrecht aufmerksam machen.

III. Der aus den obigen Regeln zu abstrahirende Grundsatz, dass derjenige ausweichen soll, dem man es am ehesten zumuthen kann, und dass dies regelmässig derjenige ist, welcher am wenigsten durch das Ausweichen beschwert wird, ist so zutreffend und einfach, dass seine Anerkennung bereits im indischen Rechte nicht befremdlich erscheinen darf.

Die in Rede stehende Stelle findet sich im:

Gesetzbuch der Gentu's (Inder) oder Sammlung der Gesetze der Pundit's (gelehrte Braminen).

Kapitel 21.

Vermischte Artikel.

Zehnter Abschnitt.

Vermischte Artikel und Zusätze.

— — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn sich 2 Leute auf der Strasse begegnen, so soll derjenige, dem die Schasters (Schriften der Gentu's) es gebieten, dem anderen ausweichen. Der Unterschied ist hierbei der folgende:

Der Sehende muss dem Blinden, der Hörende dem Tauben ausweichen. Der Mann soll der Frau, und ein lediger Mann dem lasttragenden ausweichen; der Unterthan der Obrigkeit, der Lehrling dem Lehrer und so fort der Niedrigere dem Höheren, die niedrigere Classe der höheren, der Ungelehrte dem Gelehrten, der Gesunde dem Kranken, jeder aber dem Braminen. Wer sich diesen Regeln nicht fügt, den soll die Obrigkeit mit 20 Puns (à 20 Gundas à 4 Kauries) Kauries (Muscheln als kleinste Scheidemünze) bestrafen.

Desgleichen finden wir im Choschen Hamischpat, dem zweiten Buche des Schulchan Aruch, im Abschnitt 272 folgende gleichartige Vorschrift:

Abschnitt 272.

Ueber das Ausweichen der Fuhrleute, Reiter, Schiffe, wenn sie unterwegs auf einander stossen.

§ 13.

Wenn ein Eseltreiber seinen Esel reitet oder er reitet ihn nicht, er ist aber nicht beladen und der Esel des anderen ist beladen und der Weg ist schmal, so dass sie nicht beide nebeneinander Platz haben, so muss der beladene Esel zuerst vorbei. Sind sie beide beladen oder beritten oder leer, so müssen sie sich vergleichen.

§ 14.

Ebenso ist es, wenn sich 2 Schiffe begegnen — wollten sie sich nun nicht ausweichen, so würden sie beide untergehen — oder 2 Kameele, die auf einem Berge sind. Da muss immer das leichtere vor dem schwereren ausweichen oder das noch entferntere vor dem näheren.]

C. Von der Einführung der Dampfschifffahrt bis zum Jahre 1893.

§ 29.

1. Die Darstellung.

Mit dem bisherigen relativ einfachen Strassenrecht konnte man sich behelfen, so lange die Basis desselben, der Verkehr von Ruder- und Segelschiffen, dieselbe blieb.

Die Verhältnisse änderten sich, seitdem das Dampfschiff als Konkurrent im Seeverkehr auftrat und es entstand das Bedürfniss nach Aenderung der geltenden Fahrregeln. Für die in gleicher Höhe segelnden Segelschiffe war stets ein Raum von 10—12 Strichen vorhanden, welcher aus dem Gesichtspunkte des Zusammenstosses mit anderen Segelschiffen als gefahrfrei zu bezeichnen war.

Dieser gefahrfreie Raum fiel weg mit dem Auftreten des nach allen Richtungen des Kompasses steuerbaren Dampfschiffes. Aber nicht nur von der Windrichtung war das Dampfschiff (wohlverstanden immer nur innerhalb gewisser Grenzen!) unabhängig, sondern auch von der Windstärke, welche für die Fahrgeschwindigkeit des Segelschiffes durchaus massgebend ist. Und gegenüber der nach dem Maasse der menschlichen Muskelkraft zu bemessenden wechselnden Beweglichkeit des Ruderschiffes war die Fahrgeschwindigkeit des Dampfschiffes unter Voraussetzung konstanter Dampfspannung eine invariable Grösse.

Der Kampf zwischen Segel und Dampf führte zu zwei folgenschweren Neuerungen im Segelschiffsverkehr.

Man begann lange schnelllaufende Segler zu bauen, welche an Drehfähigkeit einbüssten, was sie an Fahrgeschwindigkeit gewannen, und man drehte nicht mehr so regelmässig, wie früher, in Nacht und Nebel bei, sondern fuhr darauf los, um durch Ausnutzung jeder Minute den Rückstand an gemachter Fahrt im Verhältniss zu den Dampfschiffen möglichst auszugleichen. Nimmt man hierzu die mit der zunehmenden Lebhaftigkeit des Verkehrs wachsende Zahl der Handelsschiffe, so ist es klar, dass die Gefahr des Zusammenstossens der Schiffe eine erhebliche Steigerung erfahren musste. In der That wurde diese Möglichkeit bald zur Wirklichkeit und die hervortretenden Missstände brachten die Gesetzgebung in Fluss.

Die Führung übernahm naturgemäss der grösste maritime Staat, England, und der dort zu Tage tretende Wechsel der Anschauungen spiegelt sich auch in der Legislative der übrigen Seestaaten wieder.

I. In dem am 14. October 1831 erstatteten Berichte des Sonderausschusses des Hauses der Gemeinen über die Dampfschifffahrt wird für die in gerade entgegengesetzter Richtung (Steven auf Steven) fahrenden Dampfschiffe die Regel des Steuerbordruders (Pinne an Steuerbord), d. h. ein Ausweichen nach Backbord, empfohlen.

Der Vorschlag schloss sich an die in Irland und an der Westküste Englands in Uebereinstimmung mit dem für das Landfuhrwerk daselbst gültigen Verhalten herrschenden Regel des Ausweichens nach links an und hatte als Normalfall das Begegnen der Dampfschiffe auf den Flussrevieren im Auge. Praktische Folge ist dem Berichte nicht gegeben worden.

II. Am 25. Februar 1836 erschien ein Bericht der mit der Untersuchung der Lootsengesetze und -Regeln betrauten königlichen Abgeordneten, welcher für den Dampfschiffsverkehr auf Flüssen folgende Regeln befürwortete:

1. Dampfer sollen sich am Steuerbordwall, d. h. an der zur rechten Hand liegenden Uferseite, halten.
2. Begegnende Dampfer passiren sich an Backbord. Also die sogenannte Backbordruder-Regel.
3. Der Dampfer weicht dem Segelschiff und Ruderboot aus.
4. Der Dampfer soll beim Passiren von kleinen Segelschiffen und Ruderbooten seine Radschaufeln langsam gehen lassen oder stoppen.
5. Ein Dampfschiff unter Dampf gilt als Dampfschiff, auch wenn es gleichzeitig Segel führt.
6. Dampfer sollen bei Nacht an einer vierkant gebrassten Raa drei nach allen Richtungen sichtbare Lichter führen.
7. Die Placirung der Lichter soll die folgende sein: An jedem Arm der Raa in 12 Fuss Abstand ein Licht und
 a) für stromauffahrende Dampfer unter dem Backbordraa-Arme drei Fuss tiefer ein Zusatzlicht,
 b) für stromabfahrende Dampfer auf der Innenseite der Backbordraa halbwegs zum Maste ein Zusatzlicht.

Da keine Farbe vorgeschlagen ist, so sind weisse Lichter gemeint. Das Projekt bezieht sich nicht nur auf Flüsse, sondern auch auf Lootsengewässer, also einen Theil der See.

Das Lichtersystem der Kommission erscheint als ein Vermittelungsvorschlag zwischen den Signallichtersystemen zweier grossen englischen Dampfschifffahrtsgesellschaften.

Seit dem 1. Januar 1835 hatte nämlich die von Liverpool aus fahrende City of Dublin steamship Company in Folge des von ihrem Ingenieur Shaw im Jahre 1834 gemachten Vorschlages auf ihren Dampfern drei Lichter eingeführt: ein weisses Toplicht, welches über den ganzen Horizont schien, an Steuerbord ein weisses und **an Backbord ein rothes Licht,** welche beide binnenbords abgeblendet waren. Hier wurde zum ersten Male die Backbordseite durch ein farbiges, und zwar ein rothes, Licht kenntlich gemacht.

Dagegen führte im nächsten Jahre (1836) die damals von Falmouth (jetzt von Southampton) aus fahrende Peninsular and Oriental steam navigation Company (kurz: P. & O. Company genannt) ein abweichendes Lichtersystem ein, nämlich: ein weisses über den ganzen Horizont leuchtendes Toplicht, an Steuerbord ein rothes und **an Backbord ein grünes Licht,** welche beide binnenbords abgeblendet waren.

Dies ist das erste Auftreten des grünen Lichtes.

Die Unzuträglichkeiten, welche diese Zustände im Gefolge hatten, sind eklatant.

Einige Dampfer begnügten sich bei Nacht mit dem weissen Toplicht, welches auch die Segelschiffe führten, einige führten ein rothes, andere ein grünes Licht an Backbord, einige ein weisses, andere ein rothes Licht an Steuerbord. Die Dampfer der Westküste Englands und die irischen Dampfer wichen beim Begegnen nach Backbord, die der Ostküste Englands dagegen nach Steuerbord aus, entsprechend den zu Lande für das Begegnen von Wagen und Reitern hier oder dort geltenden Regeln.

Auf diese Uebelstände wies ein Parlamentsausschussbericht vom Jahre 1839 hin und betonte die Nothwendigkeit einheitlicher Regelung des Strassenrechtes zur See und auf Flüssen.

III. Dieser Anregung entsprach das Trinity-house am 30. October 1840 durch ein Schreiben, welches folgende Regeln empfahl:

1. für Segelschiffe:
 a) der Raumwinder weicht dem Beimwinder,
 b) Backbordhals weicht vor Steuerbordhals aus durch Abhalten,
 c) Raumwinder und Halbwinder weichen unter sich und vor einander gegenseitig nach Steuerbord aus.

Die Regeln, so fügt das Trinity-house hinzu, seien seit lange in der Praxis anerkannt.

2. für Dampfschiffe:
 a) Dampfer weicht Beimwinder (Hals),
 b) Dampfer weichen einander nach Steuerbord aus,
 c) für Dampfer und Raumwinder gilt das Gleiche,
 d) überholende Dampfer lassen das überholte Schiff an Backbordseite.

Diese Bekanntmachung, welche nach Verständigung mit den Lords der Admiralität und den Aelterbrüdern erlassen wurde, war und blieb eine blosse Empfehlung und hatte nicht die Kraft einer gesetzlichen Regel.

IV. Die Freie und Hansestadt Hamburg, welche stets eine charakteristische Anlehnung an englisches Wesen gezeigt hat, beeilte sich als erster Staat des Erdballs, einen Theil dieser Trinity-Regeln zum Gesetze zu erheben, indem sie am 2. Januar 1841 verfügte, dass

1. begegnende Dampfschiffe auf der Elbe (über welche übrigens in dem Hauptheile nur Hannover und Dänemark damals Jurisdictionsrechte besassen, während Hamburg nur für den Hamburger Hafen und die am Cuxhavener Ufer fliessende Stromhälfte Gesetze zu erlassen befugt war) beide nach rechts ausbiegen sollten,
2. der überholende Dampfer rechts vorbeifahren, der langsamere Dampfer sich links halten solle,
3. bei Nacht jeder Dampfer wenigstens ein Licht am Vordermast führen solle.

Die Freie und Hansestadt Lübeck, welche die Ordnung des Schifffahrtsverkehres auf der Trave von jeher mit grosser Sorgfalt in gesetzliche Pflege genommen hat, konnte sich unter Hinweis darauf, dass schon seit dem 9. November 1825 die Regel des Ausweichens nach rechts auf der Trave für alle Schiffe und Boote gesetzliche Gültigkeit habe, an der blossen nachrichtlichen Mittheilung der Bekanntmachung des Trinity-house (vom 3. Oktober 1840) Genüge sein lassen und that dies unter dem 3. Dezember 1840.

Zwei Jahre später wurde in Frankreich am 23. Mai 1843 eine Königliche Verordnung über die Flussdampfschifffahrt erlassen, deren wesentliche in Frage stehenden Bestimmungen sind (tit. 4. sect. 2. art. 58 und 60):

1. Der mit dem Strome fahrende Dampfer soll vor dem entgegenkommenden seine Fahrt mindern und beide sollen sich an Steuerbordswall (das Ufer zur Rechten) halten. In Flussengen, d. h. wo zwischen den Borden der passirenden Schiffe weniger als 4 Meter Raum bleibt, soll das gegen den Strom fahrende Dampfschiff anhalten und warten, bis das mit dem Strome fahrende Dampfschiff hindurchgefahren ist.

 Ebbe und Fluth gelten als Strom.
2. Das überholende Dampfschiff soll linker Hand, also nach Backbordswall sich haltend, vorbeifahren. Das vorausbefindliche Dampfschiff soll sich an Steuerbordswall halten. In Flussengen darf nicht überholt werden. Hier muss der Hintermann warten, bis die Durchfahrt frei ist.
3. So oft die Beibehaltung der Fahrt gefährlich sein kann, sollen Dampfer dieselbe mindern oder zum Stillstand gebracht werden. Also beide einander begegnenden oder sich kreuzenden Dampfer sollen ausser Fahrt gesetzt werden. Denn keinem ist diese Pflicht vorzugsweise auferlegt. Das ist das erste von jedem lokalen Beiwerke freie Auftreten der sogenannten **Stopp-Regel.**

Durch ein weiteres Eingehen in das Detail und die Erstreckung seiner Bestimmungen auch auf die hohe See zeichnete sich die Königlich Niederländische Verordnung vom 9. Dezember 1845 aus. Der Inhalt dieses für Segel- wie Dampfschiffe geltenden Gesetzes ist in Kürze der folgende:

1. Dampfboote führen Nachts vorne ein grünes und hinten ein rothes Licht. Von Dampfschiffen bugsirte Schiffe führen ein weisses Licht.

 Die farbigen Lichter bezeichnen also nicht die Schiffsseiten, sondern die Schiffsenden.
2. Für entgegenkommende Dampfer gilt die sogenannte Backbordruder- (Pinne an Backbord) Regel, d. h. das Ausweichen nach rechts.
3. Auf Flüssen halten Dampfer und Raumsegler sich an Steuerbordswall. Beimwinder dürfen ihnen dort nicht in den Kurs segeln.
4. Der gegen den Strom fahrende Dampfer mindert beim Begegnen eines anderen Dampfers seine Fahrt und hält in Stromengen so lange an, bis der Gegendampfer passirt hat.
5. In See und auf breiten Gewässern weicht der Dampfer dem Beimwinder.
6. Ueberholende Dampfer lassen das überholte Schiff an Backbord.
7. Für die am vorschriftsmässigen Ausweichen bezw. Abhalten durch höhere Gewalt verhinderten Dampfer sind vorgeschrieben:

a) ein weisses Zusatzlicht am Bugspriet (bei Tage eine blaue Flagge halbstocks),

b) Anrufen der sich nähernden Schiffe durchs Sprachrohr.

8. Nachts auf einem Revier stillliegende Dampfer führen eine zusätzliches weisses Toplicht, also im Ganzen 3 Lichter.

Vor Anker liegende Dampfer führen nur ein weisses Licht.

9. Bei Nebelwetter muss auf Dampfschiffen fortwährend die Glocke geläutet werden bei einer Maximalfahrt von 4 Knoten.

10. Beim Passiren kleiner Fahrzeuge sollen die Räder langsam schlagen oder ganz angehalten werden.

Die von den Elbuferstaaten auf Grund der Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821 erlassene Strompolizeiordnung vom 13. April 1844 betraf nur den Schifffahrtsverkehr auf der Oberelbe bis Hamburg und ordnete hier für alle Schiffe und Flösse in der Thalfahrt die Führung von drei und in der Bergfahrt von zwei über einander befindlichen Laternen an. Da keine Farbe vorgeschrieben, so sind weisse Lichter verstanden.

Das bereits am 18. April 1844 erlassene Königlich Preussische Regulativ über den Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff, welches am 6. Mai 1844 die erforderliche Königliche Genehmigung erhalten hat, enthält folgende Details:

1. Dampfer läuten bei Annäherung von Schiffen die Glocke.
2. Begegnende Dampfer weichen sich rechts aus, der Dampfer dem Segler ebenfalls nach rechts.
3. Der am Ausweichen behinderte Dampfer giebt dem Segler durch Hissen einer blauen Flagge auf halbem Mast und Glockenschläge ein Zeichen.
4. In Stromengen hat der Dampfer vor dem Segler Durchfahrtsvorrang.
5. Das voranfahrende Schiff muss dem überholenden zum Vorbeifahren Platz machen.
6. Schiffe vor Anker führen bei Nacht eine Laterne, Flösse vorne und hinten eine.
7. Schiffe in Fahrt führen bei Nacht zwei Laternen, und zwar die eine am halben Mast, die andere am Bugspriet, Flösse vorn und hinten. Dampfer schlagen in Nacht und Nebel die Glocke.
8. Beim Passiren kleiner Fahrzeuge gehen die Dampfer halbe Kraft oder stoppen die Räder.
9. Kleine Fahrzeuge weichen den Dampfern aus.

V. Das erste englische Gesetz zur Regelung der Dampfschifffahrt wurde am 28. August 1846 (9 und 10 Victoria, cap. 100) erlassen. Da es den im Schreiben des Trinity-house vom 30. Oktober 1840 gemachten Vorschlag für das Ausweichen der Dampfschiffe adoptirte und mit dem Zwange des Rechts bekleidete, so wird es kurzweg die **„Backbordruder-Akte“** genannt. Sein Inhalt ist:

1. Dampfschiffe weichen einander, soweit thunlich, derart aus, dass sie sich an Backbordseite vorbeifahren.
2. In engen Fahrwassern halten sich Dampfer an der steuerbords gelegenen Grenzseite.

Nach dem Vorbild des französischen Gesetzes von 1843 verordnete Lübeck als erster unter den deutschen Staaten am 4. Mai 1847 die Mässigung der Fahrt der an anderen Schiffen auf der Trave vorbeifahrenden Dampfschiffe.

VI. Das Jahr 1848 wurde das Geburtsjahr des heutigen Lichtersystems im Seeverkehr. Die englische Admiralität verordnete, nachdem sie auf den durch Postkontrakt ihrem Einflusse unterstellten Dampfern von Liverpool, Holyhead und Pembroke probeweise Versuche angestellt hatte, am 15. Dezember 1847, dass die Dampfschiffe der Königlich grossbritannischen Kriegs-Marine in Zukunft 3 Laternen führen sollten: ein weisses Toplicht, ein grünes Licht an Steuerbord und ein rothes an Backbord. Der Lichtwinkel für das weisse Licht sollte von vorne nach jeder Seite 10 Striche, der der farbigen Lichter 10 Striche von vorne nach der Namensseite betragen. Und schon am 29. Juni 1848 dehnte die Admiralität auf Grund der ihr vom Parlamente delegirten Gesetzgebungsvollmacht diese Verordnung auf sämmtliche Dampfer der Handelsmarine aus und verfügte zugleich für vor Anker liegende Dampfer die Führung nur eines weissen Lichtes.

Dem Beispiele Englands folgten die übrigen Seestaaten, allen voran Frankreich durch eine Verfügung des Präsidenten der Republik vom 14. Oktober 1848 (Marineminister Verninac). Es folgten Spanien durch Verordnung vom 24. März 1849, Schweden, Dänemark, die italienischen Staaten und andere. Auch der deutsche Reichsverweser Erzherzog Johann beeilte sich durch Verordnung vom 25. Mai 1849, das genannte Lichtersystem für fahrende und ankernde deutsche Kriegs- und Privat-Dampfschiffe einzuführen. Diese Verordnung ist ein legislatives Kuriosum, da der Reichsverweser überall keine verfassungsmässige Gesetzgebungsgewalt besass.

Die einzigen deutschen Bundesstaaten, welche diese am 7. Juni 1849 im 18. Stücke des Reichsgesetzblattes publizirte Verordnung zur öffentlichen Kenntniss brachte, waren die Freie und Hansestadt Lübeck, welche ihr unter den Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen am 13. Juni 1849 Aufnahme gewährte, und die Freie und Hansestadt Hamburg, welche sie im 21. Bande der Verordnungen abdruckte (Seite 465 ff.).

Weitere praktische Bedeutung hat sie nie erlangt.

Lübeck verfügte ferner am 14. November 1849 die Führung eines Lichtes auf Halbmast für alle Schiffe, welche bei Nacht und Nebel die Trave befahren, und verbot am 20. Mai 1851 das Ankern in den Stromkrümmungen.

VII. Bislang galten für Segler die alten im Schreiben des Trinity-house vom 30. Oktober 1840 referirten gewohnheitsrechtlichen Regeln unverändert fort. Da schritt am 7. August 1851 (14 und 15 Victoria, cap. 79) das Parlament durch Erlass eines Abänderungsgesetzes zum Gesetze über die Regelung der Dampfschifffahrt vom 28. August 1846 ein, indem es festsetzte:

1. Für jedes Schiff, Segel- wie Dampfschiff, gilt bei Kollisionsgefahr die sogenannte Backbordruder-Regel (Pinne an Backbord, d. h. Ausweichen nach rechts). Nur insofern wurde auf den Steuerbordhalser Rücksicht genommen, als kein Schiff in die Lage versetzt werden sollte, ausser Kommando zu kommen. Das besagte: „der Steuerbordhalser braucht nicht in den Wind zu schiessen.“
2. Dampfer sollen sich auf Flüssen an der steuerbords liegenden Seite der Fahrbahn halten.

Die Freie und Hansestadt Lübeck ordnete am 11. März 1852 an, dass halbwegs von der Stadt zur See jedes Schiff bei Annäherung von Seedampfern an das Ufer hin anlegen solle, und traf am 16. April 1853 folgende Bestimmungen:

1. Das Flussschiff weicht dem Seeschiffe aus.
2. In Engen wartet der gegen den Strom fahrende Dampfer.
3. Kleinere Schiffe weichen aus:
 a) vor grösseren Segelschiffen,
 b) vor allen Dampfschiffen.
4. Passiren der Schiffe in den Engen in langsamer Fahrt.
5. Begegnende Dampfer halten sich am Ufer zur Rechten und geben Nachts zwei Glockenschläge, im Behinderungsfalle drei Glockenschläge.
6. Dampfer weichen vor Seglern nach Luv aus, auch beim Ueberholen.
7. Ueberholende Dampfer geben fünf Glockenschläge und hissen eine rothe Flagge. Der Vorfahrer biegt nach Steuerbord aus, der Ueberholer nach Backbord. Der Vorsegler hält nach dem Ufer unter Lee.
8. Dampfer führen: 2 Laternen am Mast, 1 am Bugspriet,
 Segler „ 2 „ in den Wanten,
 Flussschiffe „ 1 „ am Mast,
 stillliegende Dampfer führen 1 Laterne oben am Mast,
 „ Segler „ 1 „ in den Wanten.

VIII. Auf den Segelschiffen der Handelsmarine war während der Nachtzeit das weisse Licht in England wie in den meisten übrigen Staaten nur nach Ermessen, an einzelnen Orten gewohnheitsrechtlich, an wenigen kraft Gesetzes, geführt worden. Die englische Admiralität schuf hierin am 1. Mai 1852 Wandel, indem sie die Führung eines weissen Lichts auf Segelschiffen bei Nachtzeit zur Rechtspflicht machte. Auch hierin leistete zuerst Frankreich durch Dekret des Präsidenten der Republik vom 17. August 1852 und in demselben Jahre Oesterreich Nachfolge.

Das 2 Jahre später, am 10. August 1854 (17 und 18 Victoria, cap. 104), erlassene, mit Gesetzeskraft vom 1. Juni 1855 versehene Kauffahrteischifffahrtsgesetz enthält in seinen sect. 296 und 297 lediglich eine redaktionell präzisirte Wiedergabe des Inhaltes des Gesetzes vom 7. August 1851.

Um dieselbe Zeit adoptirte Preussen durch Bekanntmachung des Ministeriums für Handel und Gewerbe vom 9. Juli 1853 das englische Lichtersystem. Es wurde verfügt:

A. Für Segelschiffe in Fahrt und vor Anker ein helles weisses Licht, welches über den ganzen Horizont scheint.

B. Für Dampfschiffe
 1. in Fahrt die 3 erwähnten Dampferlichter,
 2. vor Anker das weisse Seglerlicht.

Lübeck folgte von den Hansestädten allein dem gegebenen Beispiele am 16. April 1856 und schloss sich völlig Preussen an. Am 18. Juli 1857 verbot es noch den Dampfschiffen das Ueberholen der Segelschiffe in den scharfen Stromkrümmungen der Trave.

Die zur Weserschifffahrtsakte vom 10. September 1823 von den Uferstaaten erlassene Additionalakte vom 3. September 1857 behielt für Segelschiffe die in der

Elbschifffahrtsordnung von 1844 beliebte Lichterführung bei und adoptirte für Dampfer das Lichtersystem auf See.

IX. Der Umstand, dass es möglich war, bei Nacht an der Farbe des Lichtes zu erkennen, an welchem Bord eines Dampfers man sich befand, während der dem Ausschauenden zugewendete Bord eines Seglers in der Regel nur errathen werden konnte, liess alsbald den Wunsch nach einer Kenntlichmachung auch der Segelschiffsseiten rege werden. Die Schwierigkeit der Schlussfolgerung, an welchem Borde eines Seglers man sich befinde, und die zunehmende Sitte, nicht nur bei Nacht, sondern auch im Nebel die Fahrt fortzusetzen, waren fruchtbare Kollisionsbedingungen und mussten für die Gesetzgebung eine Mahnung zum Einschreiten sein.

In Gemässheit des Vorschlages einer Kommission der Admiralität und nach vorgängiger Verständigung mit dem Handelsamte erliess die englische Admiralität kraft delegirter Gesetzgebungsbefugniss im Februar 1858 eine Verordnung, welche

1. für Segler in Fahrt die Führung eines rothen Lichtes an Backbord und eines grünen an Steuerbord statt des bisherigen einen weissen Lichtes zur Nachtzeit anordnete. Die Einrichtung der Lichter sollte die der Dampferseitenlichter sein;
2. für Segler vor Anker das weisse Ankerlicht befahl,
3. als Nebelsignale
 a) für Dampfer die Pfeife,
 b) für Segler mit Steuerbordhalsen das Horn,
 c) für Segler mit Backbordhalsen die Glocke

einführte. Die Verordnung sollte nicht nur für britische Schiffe auf allen Meeren, sondern auch für ausländische Schiffe in britischen Gewässern gelten.

Auch in dieser Fortbildung des Seestrassenrechts waren die übrigen Seestaaten die Nachfolger Englands.

Frankreich fasste in dem kaiserlichen Dekret vom 28. Mai 1858 die früheren Einzelverordnungen und die neuen Zusätze in ein geordnetes Ganzes zusammen und lieh demselben Gesetzeskraft vom 1. Oktober 1858 an. Desgleichen thaten:

Oesterreich-Ungarn am 13. September 1858, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1859,
Hamburg am 1. September 1858,
Bremen am 27. September 1858,
Lübeck am 16. Dezember 1858,
Oldenburg am 1. Oktober 1858 und
Preussen, Hannover, Mecklenburg-Schwerin.

Für den Trave-Verkehr erliess Lübeck am 22. Juni 1859 folgende Abweichungen:

1. Revierdampfer führen statt des Toplichtes ein Bugsprietlicht;
2. Flussschiffe führen nur ein weisses Licht;

ferner für den Hafen von Lübeck am 11. April 1860 und von Travemünde am 27. Juni 1860: Die Lichterführung soll die des Stromrevieres sein.

X. Ein im Jahre 1860 an das Parlament erstatteter Ausschuss-Bericht bemängelte auf Grund der seitens des britischen Schifferstandes laut gewordenen Klagen in mehrfacher Hinsicht diesen Stand der Gesetzgebung, und da eine zur

Prüfung eingesetzte Sachverständigen-Enquête ebenfalls das Gesetz einer sehr abfälligen Kritik unterzog, so traten die drei höchsten englischen Behörden für das Seewesen: die Admiralität, das Trinityhaus und das Handelsamt zusammen, setzten sich mit der französischen Regierung in Verbindung und entwarfen jene ‚regulations for preventing collisions at sea', welche, im Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungs-Gesetze vom 29. Juli 1862 (25. und 26. Victoria cap. 63), Abschnitt 25 in Bezug genommen, durch Geheimrathsbefehl vom 9. Januar 1863 zum Gesetze erhoben wurden, und zwar als Tafel C zu jenem Kauffahrteischifffahrtsgesetze.

Die Ordnung der Materie ist wie folgt:

A. Definition:

Dampfschiff ist jedes unter Dampf mit oder ohne Segel fahrende Schiff. Segelschiff ist auch das nicht unter Dampf segelnde Dampfschiff.

B. Schiffslichter:

1. Dampfschiffe führen ein weisses Toplicht, ein grünes Steuerbord- und ein rothes Backbordlicht. Ersteres scheint voraus und seitwärts 5 Seemeilen weit über 20, letztere leuchten voraus und seitwärts 2 Seemeilen weit über 10 Kompassstriche und dürfen nicht über den entgegengesetzten Bug scheinen.
2. Schleppdampfschiffe führen als Zusatzlicht ein zweites, dem ersten ganz gleiches weisses Toplicht.
3. Segelschiffe führen nur die farbigen Seitenlichter der Dampfer.
4. Kleine Segelschiffe dürfen statt der stationären Seitenlichter (diese „führt" man) sich tragbarer bedienen (diese „zeigt" man).
5. Vor Anker liegende Schiffe zeigen eine weisse Kugellaterne von einseemeiliger Sichtbarkeit.
6. Lootsen-Segelschiffe führen nur ein weisses Toplicht, welches über den ganzen Horizont sichtbar ist, und müssen alle Viertelstunde ein Flackerfeuer abbrennen.
7. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote dürfen statt der 2 Seitenlichter eine doppelfarbige Schieberlaterne führen. Vor Anker oder ausser Fahrt vor ihren Netzen zeigen sie nur ein weisses Licht und dürfen Flackerfeuer nach Belieben brennen.

C. Nebelsignale werden alle 5 Minuten gegeben:

1. von Dampfern in Fahrt mit der Dampfpfeife,
2. von Seglern in Fahrt mit dem Nebelhorn,
3. von Schiffen ausser Fahrt mit der Glocke.

D. Steuerregeln:

1. Zwei direkt auf einander (Steven gegen Steven) fahrende Segelschiffe legen beide die Ruderpinnen backbord.
2. Kreuzen sich die Kurse zweier Segelschiffe, so weicht
 a) das Schiff, welches den Wind von Backbord hat, demjenigen, welches ihn von Steuerbord hat;
 b) der Raumsegler dem Backbordhalser;
 c) der Luvsegler und der Vorwinder dem Leesegler.

3. Zwei Steven gegen Steven laufende Dampfer legen beide die Ruderpinnen backbord.
4. Von zwei Dampfern, deren Kurse sich kreuzen, weicht derjenige aus, welcher den anderen an seiner Steuerbordseite hat.
5. Der Dampfer weicht dem Segler aus.
6. Jeder Dampfer muss bei Annäherung an andere Schiffe seine Fahrt mindern oder stoppen oder über Steuer gehen und im Nebel mit gemässigter Geschwindigkeit fahren.
7. Das überholende Schiff weicht dem langsameren aus.
8. Wo die Pflicht des Ausweichens eine einseitige ist, da entspricht ihr auf der anderen Seite die Pflicht des Kurshaltens.
9. Unmittelbare Gefahr begründet das Recht und die Pflicht der Abweichung von obigen Regeln.

In Englands Fussstapfen traten:

Frankreich durch Dekret vom 25. Oktober 1862, mit Gesetzeskraft vom 1. Juni 1863,
Preussen durch Verordnung vom 23. Juni 1863 und vom 22. Februar 1864,
Bremen durch Verordnung vom 23. April 1863,
Hamburg durch Verordnung vom 1. Mai 1863, mit Gesetzeskraft vom 1. Juni 1863,
Lübeck durch Verordnung vom 13. Mai 1863,
Oesterreich-Ungarn durch Verordnung vom 27. Februar 1863;

ferner:

Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin,

sowie:

Dänemark, Russland, Schweden, Norwegen, Niederlande, Belgien, Italien, Spanien, Portugal, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika u. s. w. u. s. w.

Der Inhalt aller dieser Gesetze war das erste umfassende, den meisten Seestaaten des Erdballs gemeinsame Strassenrecht auf See. Für die Binnengewässer blieben abweichende Bestimmungen vieler Orten in Kraft und wurden anderwärts neu geschaffen. So ordnete z. B. Lübeck am 13. Februar 1864 an, dass auf der Trave auch Segelschiffe und Dampfschiffe beim Begegnen vor einander nach rechts ausweichen sollten.

XI. Die Artikel 11 und 13 der Verordnung von 1863 setzten für die „gerade entgegengesetzten“ Kurse eine andere Regel fest als für die „sich kreuzenden“ Kurse. Sie verwischten aber die Grenzlinie dadurch, dass sie dem „gerade“ entgegengesetzten Kurs dem „beinahe gerade“ entgegengesetzten Kurs gleichstellten. Was das Gesetz unter dem „beinahe so“ verstanden wissen wollte, sagte es nicht. Daraus mussten in der Praxis grosse Unzuträglichkeiten entstehen. Denn die meisten Begegnungen zur See finden erfahrungsmässig in einer Peilung von $1/_2$—4 Strich an jedem Bug statt und innerhalb dieses Winkels ereignen sich daher auch die meisten Kollisionen. Umfasste das „beinahe“ diesen Kreisausschnitt oder nicht? Das war die Frage, welche eine grosse Unsicherheit in der Anwendung des Strassenrechts auf See brachte. Die Praxis des englischen Admiralitätsgerichtes entschied

sich nach längerem Schwanken dafür, dass unter dem „beinahe" ein Winkel von 3 Strich an jedem Bug zu verstehen sei und schuf hierdurch zwar eine ziemlich sichere Entscheidungsnorm für stattgehabte, aber kein glückliches Unterscheidungsmerkmal für drohende Schiffskollisionen.

Denn die Nöthigung, beispielsweise vor einem grünen Lichte 3 Strich an Backbordsbug nach Steuerbord auszuweichen, führte das betreffende Schiff gerade in den Kurs des zu vermeidenden Schiffskörpers und damit in die eminente Gefahr des Zusammenstossens.

Diese Kalamität rief in England den Geheimrathsbefehl vom 30. Juni 1868 hervor, welcher den Begriff des „beinahe" dahin beschränkte, dass derselbe nur die Fälle treffe, in welchen bei Nacht beide Seitenlichter des Gegners in Sicht seien und bei Tage die Masten desselben in einer Linie oder wenigstens beinahe in einer Linie mit dem eigenen peilten, und nicht in den Fällen Anwendung leide, wo eine erkennbare Kurskreuzung vorliege.

Diese authentische Interpretation des „beinahe gerade entgegengesetzt" wurde in fast allen Seestaaten nach und nach recipirt, speziell:

in Frankreich am 26. Mai 1869,
in Hamburg am 16. Oktober 1868,
in Bremen am 2. November 1868 (in Lübeck nicht!) u. s. w. u. s. w.,
in Oesterreich-Ungarn erst am 6. Juni 1873.

In der Kaiserlich deutschen Verordnung vom 23. Dezember 1871 fand diese Auslegung im eingeschobenen art. 13a ihren Platz.

XII. In der Fortbildung des vorstehend skizzirten Seestrassenrechts behielt England die einmal übernommene Führerrolle. Der Geheimrathsbefehl vom 14. August 1879 füllte mit Gesetzeskraft vom 1. September 1880 eine Anzahl von Lücken, die sich in der Praxis fühlbar gemacht hatten, aus, und traf einige sachgemässe Aenderungen. Es sind folgende:

1. Schiffe, welche Telegraphenkabel legen oder in Folge eines Unfalles manöverirunfähig sind, sind von der Ausweichepflicht befreit und führen zum Zeichen dessen bei Tage drei schwarze Bälle, bei Nacht drei rothe Lichter senkrecht unter einander, und zwar daneben, wenn sie Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter, niemals aber als Dampfer das weisse Toplicht.
2. Die Befreiung der Lootsensegler von der Führung der farbigen Lichter wurde auf Lootsendampfer ausgedehnt, dagegen die Führung des weissen Lootsenlichtes auf den Rayon der Station beschränkt.
3. Für Fischerfahrzeuge wurde ein eigenes Lichtersystem geschaffen:
 a) Offene Boote in Fahrt brauchen nur eine doppel(roth-grün)-farbige Handlaterne zu führen,
 b) vor Anker zeigen sie das weisse Ankerlicht,
 c) Treibnetzfischer führen zwei rothe Lichter unter einander,
 d) Grundnetzfischer führen ein grünes Licht senkrecht unter einem rothen und ausserdem die farbigen Seitenlichter resp. die tragbare Doppellaterne der offenen Boote,

e) ausser den Lichtern dürfen Flackerfeuer gezeigt werden,

f) die Nicht-Seitenlichter befinden sich in kugelförmigen Laternen.

4. Schiffe, welche überholt werden, zeigen ein weisses Hecklicht oder ein Flackerfeuer.

5. Als Nebelsignale gelten

a) für Dampfer in Fahrt alle 2 Minuten ein Langpfiff mit der Dampfpfeife,

b) für Segler in Fahrt alle 2 Minuten:

α) mit Steuerbordhalsen zu: 1 Ton auf dem Nebelhorn,

β) mit Backbordhalsen zu: 2 Töne auf dem Nebelhorn,

γ) mit dem Winde achterlicher als dwars: 3 Töne auf dem Nebelhorn,

c) für Schiffe vor Anker alle 2 Minuten: Glockenläuten.

6. Nicht nur Dampfschiffe und nicht nur bei Nebel, sondern jedes Schiff soll auch bei dickem Wetter und Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

7. Die Seglerregeln sind mit dem alten Herkommen wieder in Einklang gesetzt, indem nur einer ausweicht, der andere dagegen Kurs hält, und zwar, wie folgt:

a) der Raumwinder weicht dem Beimwinder,

b) Backbordhals weicht (aus vor) Steuerbordhals,

c) der Backbordraumwinder weicht dem Steuerbordraumwinder,

d) der Luvraumwinder weicht dem über gleichen Bug liegenden Leeraumwinder,

e) der Vordemwinder weicht jedem anderen Segler.

8. Für Dampfer bestehen als fakultative Kurssignale:

a) 1 Kurzpfiff behufs Kursänderung nach Steuerbord,

b) 2 Kurzpfiffe behufs Kursänderung nach Backbord,

c) 3 Kurzpfiffe behufs Reversiren der Maschine unter Volldampf.

9. In engen Fahrwassern gilt für Dampfer die Steuerbordwall-Regel.

10. Abweichende Vorschriften werden für Häfen, Flüsse und Binnengewässer vorbehalten.

11. Zusatzlichter werden für Kriegsschiffe im Geschwader und für Convoifahrten vorbehalten.

Diese Neuerungen fanden Aufnahme in den Gesetzgebungen

Frankreichs am 4. November 1879,
Deutschlands am 7. Januar 1880,
Oesterreich-Ungarns am 20. Januar 1880,
Spaniens am 24. Februar 1880.
u. s. w. u. s. w.

Nur die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika schloss sich nicht an und ging ihre eigenen Bahnen, unabhängig vom Wechsel englischer Anschauungen.

XIII. Kaum war das neue Strassenrecht in England publizirt, so erhob sich gegen die Bestimmungen desselben über Lichterführung seitens der Fischer-

bevölkerung ein so lebhafter und nachhaltiger Widerspruch, dass durch Geheimrathsbefehle vom
24. März 1880,
26. August 1881,
18. „ 1882,
23. „ 1883
je von Jahr zu Jahr der Eintritt der Gesetzeskraft für den art. 10 des Geheimrathsbefehles vom 14. August 1879 verschoben wurde.

Am 11. August 1884 bestimmte ein mit Gesetzeskraft vom 1. September 1884 bekleideter Geheimrathsbefehl, welcher jedoch schon an dem auf den Eintritt seiner Gesetzeskraft folgenden Tage wieder suspendirt wurde, das Folgende für die Fischerfahrzeuge nördlich von Kap Finisterre:

1. Fischerboote in Fahrt von 20 Netto-Register-Tonnen aufwärts führen die gewöhnlichen Positionslichter anderer Schiffe, soweit nicht im Nachfolgenden anders bestimmt ist.
2. Treibnetzfischer führen bei ausgesetztem Netze 2 weisse Diagonallichter, d. h. welche senkrecht mindenstens 2 Meter und wagerecht mindestens $1{,}_{52}$ Meter von einander abstehen. Das untere soll das vordere sein.
3. Angelfischer führen bei ausgesteckten Leinen dieselben Diagonallichter.
4. Geht das Fischgeschirr vom Grunde unklar, so dass das Boot liegen bleibt, so wird das Ankerlicht geführt.
5. Flackerfeuer sind neben den Lichtern fakultativ und werden vom Heck oder Bug aus gezeigt, je nachdem dort die Netze nicht ausgesetzt sind.
6. Vor Anker ist das Ankerlicht zu zeigen.
7. Im Nebel, dickem Wetter und Schneefall sollen die Fischerboote bei der Arbeit abwechselnd alle zwei Minuten einen Ton auf dem Nebelhorn blasen und die Glocke läuten.

Nach eintägiger Geltungsdauer wurde dieses Gesetz durch den am 30. Dezember 1884 erlassenen Geheimrathsbefehl mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1885 ersetzt. Das ist die neueste Phase der englischen Gesetzgebung.

Von den ausserenglischen Seestaaten ist eigentlich nur Frankreich treu mit England Schulter an Schulter marschirt. Es suspendirte den art. 10 seiner Verordnung vom 4. November 1879 ad calendas Graecas, publizirte am 1. September 1884 eine der englischen vom 11. August 1884 gleichlautende Verordnung und am 30. Dezember 1884, am gleichen Tage, eine der englischen identische Verordnung.

Die meisten übrigen Seestaaten gestatteten gleichfalls dem art. 10 mit Rücksicht auf die Erschwerung, welche er für die nationale Fischerei mit sich brachte, kein langes Dasein, indem sie die alte Vorschrift des einen weissen Fischerlichtes wieder in Kraft setzten. Das geschah in Deutschland am 16. Februar 1881, in Oesterreich-Ungarn am 15. Januar 1882, und ebenso in mehreren anderen Staaten, speziell Holland, Russland, Belgien.

XIV. Zur Erleichterung der Uebersichtlichkeit der Wandlungen, welche sich in der deutschen Gesetzgebung vollzogen haben, kann die nachfolgende synoptische Zusammenstellung der von 1863 bis 1881 emanirten Verordnungen gelten. Als Typ der deutschen Verordnungen vor 1871 ist die preussische von 1863 genommen, welche 1864 eine Erweiterung ihres Geltungsbereiches über die hohe See hinaus auch auf die von Seeschiffen befahrenen mit der See im Zusammenhang stehenden Gewässer erfuhr.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863.	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880.
1863.	**1864.**	**1871.**	**1880.**
Wir Wilhelm verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtages unserer Monarchie	Wir Wilhelm verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtages unserer Monarchie	Wir Wilhelm verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871	Wir Wilhelm verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871
	Art. I. Jeder Schiffsführer hat auf hoher See und auf den mit der hohen See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern, soweit für letztere nicht abweichende örtliche Anordnungen bestehen, die nachstehenden Vorschriften zu befolgen:	Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern, soweit für letztere nicht abweichende örtliche Anordnungen bestehen, die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, dass die zur Ausführung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.	Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, dass die zur Ausführung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.
§ 1. In den nachfolgenden Bestimmungen gilt jedes Dampfschiff, welches nur unter Segeln läuft, als Segelschiff, — dagegen jedes mit Dampf fahrende Schiff, mag es zugleich unter	§ 1. In den nachfolgenden Bestimmungen gilt jedes Dampfschiff, welches nur unter Segel läuft, als Segelschiff, — dagegen jedes mit Dampf fahrende Schiff, mag es zugleich unter	art. 1. In den nachfolgenden Bestimmungen gilt jedes Dampfschiff, welches nur unter Segel und nicht unter Dampf fährt, als Segelschiff, — dagegen jedes unter Dampf fahrende Schiff,	art. 1. In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelschiff, dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag

Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.	Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.	mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.	es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.
§ 2. Die in den folgenden Paragraphen erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.	§ 2. Die in den folgenden Paragraphen erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.	art. 2. Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.	art. 2. Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.
§ 3. Seedampfschiffe, welche in Fahrt sind, müssen führen:	§ 3. Seedampfschiffe, welche in Fahrt sind, müssen führen:	art. 3. Dampfschiffe, welche in Fahrt sind, müssen führen:	art. 3. Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:
a) am Top des Fockmastes ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, nämlich 10 Strich an jeder Seite von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars) und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;	a) am Top des Fockmastes ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, nämlich 10 Strich an jeder Seite von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars), und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;	a) am Top des Fockmastes ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, nämlich 10 Strich an jeder Seite von vorn bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars), und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;	a) an oder vor den Fockmast in einer Höhe von nicht weniger als 6 Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes 6 Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
			dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;
b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich, von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich von vorn bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;
c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über	c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über	c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über	c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über

einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich, von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich von vorne bis zu 2 Strich hinter die Mitte (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, nämlich von vorn bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;	einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;
d) die Laternen der grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche wenigstens 3 Fuss vom Licht nach vorne vorausragen, um zu verhindern, dass die Lichter auf dem entgegengesetzten Bug gesehen werden können.	d) die Laternen der grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche wenigstens 3 Fuss vom Licht nach vorne vorausragen, um zu verhindern, dass die Lichter auf dem entgegengesetzten Bug gesehen werden können.	d) die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 1 Meter vor dem Lichte vorausragen, damit die Lichter nicht querüber von der anderen Seite her gesehen werden können.	d) die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 1 Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.
§ 4.	§ 4.	art. 4.	art. 4.
Dampfschiffe, welche andere Schiffe schleppen, müssen zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern 2 helle weisse Lichter senkrecht über einander am Top des Fockmastes führen.	Dampfschiffe, welche andere Schiffe schleppen, müssen zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern 2 helle weisse Lichter senkrecht über einander am Top des Fockmastes führen.	Dampfschiffe, welche andere Schiffe schleppen, müssen zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern 2 helle weisse Lichter senkrecht über einander am Top des Fockmastes führen.	Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern 2 helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863.	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880.
1863.	**1864.**	**1871.**	**1880.**
Jedes dieser Toplichter muss von derselben Einrichtung und Helligkeit sein, wie das eine Toplicht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.	Jedes dieser Toplichter muss von derselben Einrichtung und Helligkeit sein, wie das eine Toplicht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.	Jedes dieser Toplichter muss von derselben Einrichtung und Helligkeit sein, wie das eine Toplicht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.	Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.
			art. 5. Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manövrirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen Lichtes 3 rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 Zentimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen. Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, 3 schwarze Bälle oder Körper,

			jeden von 65 Zentimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manövrirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann. Die oben genannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.
§ 5. Segelschiffe müssen, wenn sie unter Segel oder im Schlepptau sind, dieselben Lichter, wie die in Fahrt begriffenen Dampfschiffe führen, mit Ausnahme jedoch der weissen Toplichter, welche sie niemals führen dürfen.	§ 5. Segelschiffe müssen, wenn sie unter Segel oder im Schlepptau sind, dieselben Lichter, wie die in Fahrt begriffenen Dampfschiffe führen, mit Ausnahme jedoch der weissen Toplichter, welche sie niemals führen dürfen.	art. 5. Segelschiffe, welche unter Segel sind oder geschleppt werden, müssen dieselben Lichter wie die in Fahrt begriffenen Dampfschiffe führen, jedoch mit Ausnahme der weissen Lichter am Top des Fockmastes, welche sie niemals führen dürfen.	art. 6. Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch art. 3 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichtes, welches es niemals führen darf.
§ 6. Wenn die grünen und rothen Lichter nicht fest angebracht werden können, wie z. B. bei	§ 6. Wenn die grünen und rothen Lichter nicht fest angebracht werden können, wie z. B. bei	art. 6. Wenn, wie es bei kleinen Schiffen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen	art. 7. Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter, so müssen sie doch von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an der betreffenden Seite des Schiffes angezündet und zum sofortigen Gebrauche fertig auf Deck bereit gehalten und bei jeder Annäherung an andere Fahrzeuge früh genug gezeigt werden, um einen Zusammenstoss zu verhüten und zwar so, dass das grüne Licht nicht auf der Backbordseite und das rothe Licht nicht auf der Steuerbordseite gesehen werden kann.	kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter, so müssen sie doch von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an der betreffenden Seite des Schiffs angezündet und zum sofortigen Gebrauche fertig, auf Deck bereit gehalten und bei jeder Annäherung an andere Fahrzeuge früh genug gezeigt werden, um einen Zusammenstoss zu verhüten, und zwar so, dass das grüne Licht nicht auf der Backbordseite und das rothe Licht nicht auf der Steuerbordseite gesehen werden kann.	Lichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Schiffes zum sofortigen Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.	rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.
Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, müssen die Laternen von aussen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit passenden Schirmen versehen sein.	Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, müssen die Laternen von aussen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit passenden Schirmen versehen sein.	Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, müssen die Laternen aussen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit passenden Schirmen versehen sein.	Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.
§ 7.	§ 7.	art. 7.	art. 8.
Alle die See befahrenden Schiffe, sowohl Dampf- als	Alle die See befahrenden Schiffe, sowohl Dampf- als	Schiffe, und zwar sowohl Dampfschiffe als Segelschiffe,	Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff

Segelschiffe, müssen, wenn sie auf Rheden oder in Fahrwassern vor Anker liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer Kugellaterne von 8 Zoll Durchmesser auf dem Theile des Schiffes, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 20 Fuss über dem Rumpf, aufstecken.	Segelschiffe müssen, wenn sie auf Rheden oder in Fahrwassern vor Anker liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer Kugellaterne von 8 Zoll Durchmesser auf dem Theile des Schiffes, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 20 Fuss über dem Rumpfe, aufstecken.	welche auf Rheden oder in Fahrwassern vor Anker liegen, müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Zentimetern Durchmesser an der Stelle des Schiffes, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpfe zeigen, und zwar so, dass ein klares, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht um den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.	oder Segelschiff, muss ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Zentimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.
Die Laterne muss so eingerichtet sein, dass sie ein klares, gleichförmiges und ununterbrochenes Licht auf eine Entfernung von wenigstens 1 Seemeile über den ganzen Horizont wirft.	Die Laterne muss so eingerichtet sein, dass sie ein klares, gleichförmiges und ununterbrochenes Licht auf eine Entfernung von wenigstens einer Seemeile über den ganzen Horizont wirft.		
§ 8.	§ 8.	art. 8.	art. 9.
Lootsen-Segelschiffe haben nicht diejenigen Lichter, welche für andere Segelschiffe vorgeschrieben sind, sondern ein weisses Licht am Top des Mastes zu führen, welches um den ganzen Horizont sichtbar ist. Ausserdem müssen sie alle 15 Minuten ein Flackerfeuer zeigen.	Lootsen-Segelschiffe haben nicht diejenigen Lichter, welche für andere Segelschiffe vorgeschrieben sind, sondern nur ein weisses Licht am Top des Mastes zu führen, welches um den ganzen Horizont sichtbar ist. Ausserdem müssen sie alle 15 Minuten ein Flackerfeuer zeigen.	Lootsen-Segelschiffe haben nicht diejenigen Lichter, welche für andere Segelschiffe vorgeschrieben sind, sondern ein weisses um den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen und ausserdem alle 15 Minuten ein Flackerfeuer zu zeigen.	Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weisses über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen und ausserdem mindestens alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.
			Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 16. Februar 1881, betreffend die Suspension des art. 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880. **1881.**
§ 9. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen. Sie müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht besitzen, eine Laterne führen, welche mit einem Schieber von grünem Glase an der einen, und mit einem Schieber von rothem Glase an der anderen Seite versehen ist.	§ 9. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen. Sie müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht besitzen, eine Laterne führen, welche mit einem Schieber von grünem Glase an der einen, und mit einem Schieber von rothem Glase an der anderen Seite versehen ist.	art. 9. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen. Sie müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht haben, eine Laterne führen, welche mit einem Schieber von grünem Glase an der einen und mit einem Schieber von rothem Glase an der anderen Seite versehen ist.	art. 10. a) In Fahrt befindliche offene Fischerboote und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen; jedoch muss jedes solches Boot statt derselben eine Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben, welche mit einem grünen Glase an der einen und mit einem rothen Glase an der anderen Seite versehen ist.	§ 2. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weisses Licht zu zeigen. Ausserdem können dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen.
So oft sie sich einem anderen Schiffe nähern, muss diese Laterne früh genug, um einen Zu-	So oft sie sich einem anderen Schiffe nähern, muss diese Laterne früh genug, um	Diese Laternen müssen sie bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig	Diese Laterne muss bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug,	

sammenstoss zu verhüten, gezeigt werden und zwar derart, dass das grüne Licht nie von der Backbordseite her, und das rothe Licht nie von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.	einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden und zwar derart, dass das grüne Licht nie von der Backbordseite her und das rothe Licht nie von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.	genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, und in solcher Weise zeigen, dass das grüne Licht nicht vond er Backbordseite her und das rothe Licht nie von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.	um einen Zusammenstoss zu verhüten, und in solcher Weise gezeigt werden, dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.	
Fischerfahrzeuge und offene Boote, die vor Anker oder vor ihren Netzen liegen und nicht in Fahrt sind, müssen ein helles weisses Licht zeigen.	Fischerfahrzeuge und offene Boote, die vor Anker oder vor ihren Netzen liegen und nicht in Fahrt sind, müssen ein helles weisses Licht zeigen.	Fischerfahrzeuge und offene Boote, welche vor Anker oder vor ihren Netzen liegen und nie in Fahrt sind, müssen ein helles weisses Licht zeigen.	b) Jedes Fischerfahrzeug und jedes offene Boot, welches vor Anker liegt, muss ein helles weisses Licht zeigen. c) Ein mit dem Treibnetze fischendes Fahrzeug muss an einem seiner Masten 2 rothe Lichter, senkrecht über einander und nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen. d) Ein mit dem Grundnetze fischendes Fahrzeug muss an einem seiner Masten 2 Lichter, senkrecht	

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 16. Februar 1881, betreffend die Suspension des art. 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880. **1881.**
			über einander und nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen, das obere Licht roth und das untere grün. Ausserdem muss es entweder die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter führen, oder, wenn die Seitenlichter nicht geführt werden können, die in art. 7 vorgeschriebenen farbigen Lichter, oder eine Laterne mit einem rothen und einem grünen Glase, wie sie unter a) dieses Artikels beschrieben ist, gebrauchsfertig zur Hand haben.	

Ausserdem können solche Fahrzeuge sich der Flackerfeuer bedienen, wenn sie es für zweckmässig halten.	Ausserdem können solche Fahrzeuge sich der Flackerfeuer bedienen, wenn sie es für zweckmässig halten.	Ausserdem können Fischerfahrzeuge und offene Boote eines Flackerfeuers sich bedienen, wenn sie es für zweckmässig halten.	e) Fischerfahrzeuge und offene Boote dürfen nach ihrem Gefallen ausserdem noch ein Flackerfeuer zeigen. f) Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter, mit Ausnahme der Seitenlichter, müssen sich in kugelförmigen Laternen befinden, welche so eingerichtet sind, dass sie über den ganzen Horizont leuchten. art. 11. Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
§ 10. Bei jedem Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, haben die Schiffe die nachstehend beschriebenen Nebelsignale ertönen zu lassen und selbige mindestens alle 5 Minuten zu wiederholen, nämlich:	§ 10. Bei jedem Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, haben die Schiffe die nachstehend beschriebenen Nebelsignale ertönen zu lassen und selbige mindestens alle 5 Minuten zu wiederholen, nämlich:	art. 10. Bei jedem Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die nachstehend beschriebenen Nebelsignale angewendet werden und mindestens alle 5 Minuten ertönen, nämlich:	art. 12. Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein. Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermassen angewendet werden:
a) Dampfschiffe in Fahrt haben sich einer Dampf-	a) Dampfschiffe in Fahrt haben sich einer Dampf-	a) Dampfschiffe in Fahrt haben sich einer Dampf-	a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampf-

pfeife zu bedienen, welche vor dem Schornstein mindestens 8 Fuss hoch über Deck angebracht sein muss;	pfeife zu bedienen, welche vor dem Schornstein mindestens 8 Fuss hoch über Deck angebracht sein muss;	pfeife zu bedienen, welche vor dem Schornsteine mindestens $2^1/_2$ Meter hoch über Deck angebracht sein muss;	pfeife oder einem andern Dampfsignalappart mindestens alle 2 Minuten einen lang gezogenen Ton geben.
b) Segelschiffe in Fahrt müssen ein Nebelhorn gebrauchen;	b) Segelschiffe in Fahrt müssen ein Nebelhorn gebrauchen;	b) Segelschiffe in Fahrt müssen ein Nebelhorn gebrauchen;	b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle 2 Minuten, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.
c) Dampf- und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, haben sich einer Glocke zu bedienen.	c) Dampf- und Segelschiffe- welche nicht in Fahrt sind, haben sich einer Glocke zu bedienen.	c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, haben sich einer Glocke zu bedienen.	c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle 2 Minuten die Glocke läuten.
			art. 13. Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muss bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863.	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871.	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880.
1863.	**1864.**	**1871.**	**1880.**
§ 11. Wenn 2 Segelschiffe in gerader oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren und dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen beide Schiffe ihre Ruder nach Backbord legen, so dass sie einander an Backbordseite passiren.	§ 11. Wenn 2 Segelschiffe in gerader oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren, und dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen beide Schiffe ihr Ruder nach Backbord legen, so dass sie einander an Backbordseite passiren.	art. 11. Wenn 2 Segelschiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen die Ruder beider Schiffe backbord gelegt werden, damit sie einander an Backbordseite passiren. (vgl. art. 13a.)	art. 14. Wenn 2 Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich: a) ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen;
§ 12. Haben 2 Segelschiffe, deren Kurse sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, den Wind von verschiedenen Seiten, so muss das Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem Schiffe, welches den Wind von Steuerbord hat, aus dem Wege gehen. Nur in dem Falle, wenn das Schiff auf Backbordhalsen dicht am Winde liegt und das andere Schiff dem Wind raum hat, soll das letztere ausweichen.	§ 12. Haben 2 Segelschiffe, deren Kurse sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, den Wind von verschiedenen Seiten, so muss das Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem Schiffe, welches den Wind von Steuerbord hat, aus dem Wege gehen. Nur in dem Falle, wenn das Schiff auf Backbordhalsen dicht am Winde liegt und das andere Schiff dem Wind raum hat, soll das letztere ausweichen.	art. 12. Haben 2 Segelschiffe, deren Kurse sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, den Wind von verschiedenen Seiten, so muss das Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem Schiffe, welches den Wind von Steuerbord hat, aus dem Wege gehen. Nur in dem Falle, wenn das Schiff mit Backbordhalsen dicht am Winde liegt und das andere Schiff dem Wind raum hat, muss das letztere aus dem Wege gehen.	b) ein Schiff, welches mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe, welches mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen; c) wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen; d) wenn beide Schiffe raumen Wind von dersel-

Haben aber beide Schiffe den Wind von derselben Seite, oder segelt eins derselben recht vor dem Winde, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen ausweichen.	Haben aber beide Schiffe den Wind von derselben Seite oder segelt eins derselben recht vor dem Winde, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen ausweichen.	Haben aber 2 Segelschiffe den Wind von derselben Seite oder segelt eins derselben vor dem Winde, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.	ben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen; e) ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.
§ 13.	§ 13.	art. 13.	art. 15.
Wenn 2 Dampfschiffe in gerader oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren, und dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen beide Schiffe ihr Ruder nach Backbord legen, so dass sie einander an Backbordseite passiren.	Wenn 2 Dampfschiffe in gerader, oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren, und dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen beide Schiffe ihr Ruder nach Backbord legen, so dass sie einander an Backbordseite passiren.	Wenn 2 Dampfschiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so müssen die Ruder beider Schiffe backbord gelegt werden, damit sie einander an Backbordseite passiren. (vgl. art. 13 a.) art. 13 a. Die vorstehenden art. 11 und 13 finden nur dann Anwendung, wenn 2 Schiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn 2 Schiffe, sofern	Wenn 2 Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzer Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren. Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn 2 Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
		sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren können. Die gedachten beiden Artikel finden daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn 2 Schiffe grade oder beinahe grade auf einander zusteuern; mit anderen Worten, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des andern mit den seinigen in einer graden oder beinahe graden Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe sich in solcher Stellung befindet, dass es beide Seitenlichter des andern Schiffes erblicken kann. Dagegen finden die gedachten beiden Artikel keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem andern Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des andern, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem	Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind. Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.

		grünen des andern gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.	
§ 14. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich derart kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.	§ 14. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich derart kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.	art. 14. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.	art. 16. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.
§ 15. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelchiff so auf einander zusteuern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.	§ 15. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff so auf einander zusteuern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.	art. 15. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.	art. 17. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.
§ 16. Jedes Dampfschiff, welches einem anderen Schiffe so nahe kommt, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss langsamer fahren,	§ 16. Jedes Dampfschiff, welches einem anderen Schiffe so nahe kommt, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss langsamer fahren, oder,	art. 16. Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine	art. 18. Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, muss seine

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
oder, wenn nöthig, stoppen oder rückwärts gehen.	wenn nöthig, stoppen oder rückwärts gehen.	Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.	Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.
Bei Nebelwetter muss jedes Dampfschiff mit gemässigter Geschwindigkeit fahren.	Bei Nebelwetter muss jedes Dampfschiff mit gemässigter Geschwindigkeit fahren.	Bei Nebelwetter muss jedes Dampfschiff mit gemässigter Geschwindigkeit fahren.	
			art. 19. Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich: ein kurzer Ton bedeutet: „ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“; zwei kurze Töne bedeuten: „ich richte meinen Kurs nach Backbord“; drei kurze Töne bedeuten: „ich gehe mit voller Kraft rückwärts.“ Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt. Werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

§ 17. Jedes Fahrzeug, welches ein anderes überholt, muss diesem letzteren aus dem Wege gehen.	§ 17. Jedes Fahrzeug, welches ein anderes überholt, muss diesem letzteren aus dem Wege gehen.	art. 17. Jedes Schiff muss beim Ueberholen eines andern diesem letzteren aus dem Wege gehen.	art. 20. Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.
			art. 21. In engen Fahrwassern muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.
§ 18. In allen Fällen, wo nach vorstehenden Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen ausweichen muss, hat gleichwohl dieses letztere seinen Kurs und sein ganzes Verfahren nach Maassgabe der Bestimmungen des folgenden Paragraphen einzurichten.	§ 18. In allen Fällen, wo nach vorstehenden Vorschriften eines von 2 Schiffen dem anderen ausweichen muss, hat gleichwohl dieses letztere seinen Kurs und sein ganzes Verfahren nach Maassgabe der Bestimmungen des folgenden Paragraphen einzurichten.	art. 18. In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften das eine von 2 Schiffen dem andern aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten, zugleich aber die Bestimmungen des folgenden Artikels berücksichtigen.	art. 22. In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten.
§ 19. Bei Befolgung der vorstehenden Vorschriften muss immer gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt, sowie	§ 19. Bei Befolgung der vorstehenden Vorschriften muss immer gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt, sowie	art. 19. Bei Befolgung der vorstehenden Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie	art. 23. Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie

Königliche Verordnung für Preussen vom 23. Juni 1863. **1863.**	Königliche Verordnung für Preussen vom 22. Februar 1864. **1864.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 23. Dezember 1871. **1871.**	Kaiserliche Verordnung für Deutschland vom 7. Januar 1880. **1880.**
nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche etwa im einzelnen Falle zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen möchten.	nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche etwa im einzelnen Falle zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen möchten.	nicht minder auf solche besonderen Umstände genommen werden, welche etwa im einzelnen Falle zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen möchten.	nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.
§ 20.	§ 20.	art. 20.	art. 24.
Die vorstehenden Bestimmungen sollen übrigens in keiner Weise ein Schiff, dessen Rheder, Kapitän oder Mannschaft von den Folgen einer Versäumniss in dem Gebrauche der Lichter oder Signale, oder einer Vernachlässigung des gehörigen Ausgucks oder sonst derjenigen Vorsichtsmaassregeln befreien, welche von der gewöhnlichen seemännischen Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden.	Die vorstehenden Bestimmungen sollen übrigens in keiner Weise ein Schiff, dessen Rheder, Kapitän oder Mannschaft von den Folgen einer Versäumniss in dem Gebrauche der Lichter oder Signale, oder einer Vernachlässigung des gehörigen Ausgucks oder sonst derjenigen Vorsichtsmaassregeln befreien, welche von der gewöhnlichen seemännischen Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden.	Die vorstehenden Vorschriften sollen übrigens in keiner Weise ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen befreien, welche durch Versäumniss in dem Gebrauche der Lichter oder Signale oder durch Mangel an gehöriger Achtsamkeit oder durch Vernachlässigung einer von der gewöhnlichen seemännischen Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falls gebotenen Vorsicht entstehen.	Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.
			art. 25.
			Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen

			Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind. art. 26. Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind.
Artikel II. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden gegen den Schiffsführer mit einer Strafe bis zu Einhundert Thalern geahndet. Eine gleiche Strafe trifft den Schiffsführer, auf dessen in Fahrt begriffenem Schiffe die nöthigen Signalapparate nicht vollständig oder nicht in brauchbarem Zustande vorhanden sind.	art. II. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden gegen Schiffsführer mit einer Strafe bis zu 100 Thalern geahndet. Eine gleiche Strafe trifft den Schiffsführer, auf dessen in Fahrt begriffenem Schiffe die nöthigen Signalapparate nicht vollständig oder nicht in brauchbarem Zustande vorhanden sind.	Deutsches Strafgesetzbuch vom 31. Mai 1870. § 145. Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 500 Thalern bestraft.	Deutsches Strafgesetzbuch (26. Februar 1876). § 145. Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See, oder in Betreff der Noth- und Lootsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.

§ 30.

2. Die Quellen.

Sie sind vierfachen Ursprungs:
englischen,
französischen,
niederländischen,
deutschen,
und sind in dieser Reihenfolge eingefügt.

I. Grossbritannien.

a) Instruction für das Verhalten der Kriegsschiffe, aus dem Königlichen Flotten-Signal-Buche, vor dem Jahre 1780.

Behufs Verminderung von Unzuträglichkeiten in Folge des auf die in den allgemeinen gedrukten Instructionen gegebenen Vorschriften gegründeten üblichen Verhaltens im Verkehre der älteren Offiziere gegenüber den jüngeren sollen die Kriegsschiffe ohne Rücksicht auf das Dienstalter des Kommandanten oder andere Vorrechtsansprüche vor einander abhalten, die Segel kürzen u. s. w., und zwar in der Weise, wie es auf jeder Seite am passendsten befunden wird, und sich nach besten Kräften gegen den Unfall eines Zusammenstosses in Acht nehmen.

b) C. Knowles' Signalbuch für die Königliche Flotte 1780—1799. Allgemeine Instruktionen für Nachtsignale und Instruktionen für Convoi bei Tag und Nacht.

1. Alle mit Backbordhalsen segelnde Schiffe sollen vor den mit Steuerbordhalsen segelnden Schiffen, wenn sie ihnen mit entgegengesetzten Halsen begegnen, abhalten.

c) Bericht des Sonderausschusses des Hauses der Gemeinen über die Dampfschifffahrt vom 14. October 1831.

4. Es sollte allgemein gelten, dass, wenn 2 Dampfschiffe sich unerwarteter Weise nahe bei einander Steven gegen Steven befinden, beide Schiffe ihre Ruderpinnen an Steuerbord legen, es sei denn, dass ein einleuchtender Grund dies verhindert; und dass, wenn die Schiffe nicht gerade Steven gegen Steven zu einander stehen, ihre Ruderpinnen nur so weit umgelegt werden sollten, dass sie frei von einander gehen (scheeren).

d) Bericht der mit der Untersuchung der Lootsen-Gesetze und -Regeln betrauten Königlichen Abgeordneten vom 25. Februar 1836.

Es wird bemerkt, dass der Vorschlag des Sonderausschusses des Hauses der Gemeinen von 1831 niemals angenommen ist, und dass die Regel für Segelschiffe, wonach bei entgegengesetzten Halsen das Schiff mit Backbordhalsen ausweichen und das mit Steuerbordhalsen den Wind halten soll, sich bestens bewährt hat.

Der Bericht fährt dann fort, dass die strikte Anwendung dieser Regel auf Dampfschiffe auf grosse Schwierigkeiten stosse, welche durch

den Wechsel der Umstände, in denen sich Dampfschiffe auf Flüssen befänden, begründet seien, z. B. Ebbe und Fluth, Wasserstand im Flusse, Tiefgang der Dampfschiffe, die Frequenz des Stromes nach Zahl und Lage der Schiffe.

Im Hinblick auf die Flussordnungen für den Firth und Clyde schlägt der Bericht ein Strassenrecht folgenden Inhalts vor:

I. Auf der Themse und allen Flüssen und Kanälen des Vereinigten Königreichs sollen Dampfschiffe bei allen Wind-, Wetter- und Fluthverhältnissen sich an derjenigen Seite des Flusses oder Canals, welche an ihrer Steuerbordseite liegt, zu halten bemüht sein.

II. Wenn 2 Dampfschiffe in gerade entgegengesetzten oder beinahe gerade entgegengesetzten Richtungen fahren, so soll ein jedes derselben falls ihre Kurse sie einander nahe bringen, sich nach der Steuerbordseite des Flusses oder Kanales hin halten, und beide sollen sich dergestalt einander an Backbordseite lassen.

III. Wenn ein Dampfschiff in den Kurs eines Segelschiffes oder Ruderbootes kommt oder denselben kreuzen will, so soll das Dampfschiff in allen Fällen dem Segel- oder Ruderschiffe ausweichen, der Stand von Wind, Wetter oder Fluth mag sein, welcher er wolle.

IV. Beim Vorbeifahren an einem kleinen Ruder- oder Segelboot soll jedes Dampfschiff, wenn es nöthig ist, seine Radschaufeln langsam gehen lassen oder stoppen, derart, dass es nicht nur die Gefahr zu grosser Annäherung vermeidet, sondern auch verhütet, dass es diesen Booten einen gerechten Grund zur Beunruhigung bietet.

V. Obgleich ein durch Dampf getriebenes Schiff in den obgenannten Fällen zur Benutzung seiner Segel zu greifen in der Lage gewesen sein kann, so soll dieser Umstand doch in keiner Weise die obigen Vorschriften beeinträchtigen. Denn anderenfalls brauchte es nur einige Segel zu hissen, um sich seinen Obliegenheiten zu entziehen.

VI. Alle diese Regeln sollen sowohl bei Nacht als auch bei Tage gelten.

Zum Zwecke ihrer wirksamen Ausführung bei Nacht soll jedes Dampfschiff, sobald es sich in Lootsengewässern befindet, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang in Laternen 3 Lichter führen, welche genügend hell sind, um aus allen Richtungen gesehen zu werden, an einer vierkant gebrassten Raa geführt werden und wenigstens 6 Fuss über der Oberfläche der Radkasten sich erheben. Diese Raa kann am Maste befestigt sein oder anderweitig in der erforderten Höhe über dem Bug des Schiffes zu diesem Behufe gehisst sein.

VII. Diese 3 Lichter sollen in der nachfolgenden Weise angebracht sein:

1 Licht auf jedem Arm der Raa in 6 Fuss Abstand vom Maste, also 12 Fuss von einander entfernt; auf dem Backbord-Raa-Arme ein Zusatzlicht, welches horizontal zu dem anderen Lichte oder vertikal unter demselben nach Maassgabe folgender Bestimmungen stehen soll:

1. Alle Dampfschiffe, welche einen Fluss oder Kanal hinauf fahren, sollen das Zusatzlicht 3 Fuss gerade unter dem Lichte am Backbord-Raa-Arme zeigen.
2. Alle Dampfschiffe, welche einen Fluss oder Kanal hinab fahren, sollen das Zusatzlicht in derselben Höhe wie die beiden anderen Lichter zeigen, und zwar in einem Abstande von 3 Fuss auf der Innenseite des Backbordlichtes oder halbwegs zwischen diesem und dem Maste.

VIII. Für jede Verletzung der obigen Vorschriften soll eine nach Maassgabe des Verschuldens des Uebertreters wechselnde Geldstrafe von höchstens 5 Pfund kurzer Hand von dem Betreffenden erhoben werden.

Die Hälfte der Geldstrafe soll dem Denunzianten ausgezahlt werden, da dies das einzige Mittel zur wirksamen Durchführung dieser Vorschriften ist.

c) Schreiben des Trinity-Haus vom 30. October 1840.

In Erwägung,

dass die anerkannte Regel für die Segelschiffe die ist, dass solche mit raumem Winde den bei dem Winde segelnden aus dem Wege gehen sollen;

dass, wenn beide bei dem Winde segeln, das Schiff auf Steuerbordhalsen seinen Wind halten und das auf Backbordhalsen abhalten soll, indem sie dadurch einander an Backbordseite vorbeifahren;

dass, wenn beide Schiffe mit raumem oder halbem Winde segeln und sich begegnen, sie einander in gleicher Weise an Backbordseite passiren sollen, — dass also zu diesem Behufe in den beiden letzten Fällen die Ruderpinne an Backbord gelegt werden muss; — und

dass Dampfschiffe auf gleichem Fusse mit den mit raumem Winde fahrenden Segelschiffen behandelt werden müssen und mit zugesetzten Halsen fahrenden Segelschiffen ausweichen sollen:

ist für Dampfschiffe eine Verhaltungsregel nur in den Fällen nöthig, wo sie anderen Dampfschiffen oder mit raumem Winde fahrenden Segelschiffen begegnen.

Das Trinity-Amt veröffentlicht daher nach Verständigung mit den abgeordneten Lords der Admiralität und mit den Aelterbrüdern folgende Regel:

Wenn Dampfschiffe auf verschiedenen Kursen unvermeidlich oder nothwendig so nahe sich kreuzen müssen, dass bei Fortsetzung der beiderseitigen Kurse die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht, so soll jedes Schiff seine Ruderpinne an Backbord legen, so dass sie einander stets an Backbordseite vorbeifahren.

Ein Dampfschiff, welches einem anderen in einem engen Fahrwasser vorbeifährt, muss stets dasjenige Schiff, welchem es vorbeifährt, an der Backbordseite lassen.

f) Gesetz zur Regelung der Dampfschifffahrt vom 18. August 1846, 9 und 10 Victoria cap. 100.

IX. Es wird verordnet, dass jedes Dampfschiff, wenn es einem anderen Dampfschiffe begegnet oder vorbeifährt, demselben, so weit thunlich, an dessen Backbordseite vorbeifahren soll.

Jedes einen Fluss oder ein enges Fahrwasser befahrende Dampfschiff soll sich so viel als angängig an derjenigen Seite der Fahrbahn oder Fahrwassermitte des Flusses oder Kanales halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt; dabei ist auf die Strömung und auf die Lage jedes Schiffes in der Strömung gehörige Rücksicht zu nehmen.

Der Schiffer oder der sonstige Wachhabende des Dampfschiffes, welcher die Beobachtung dieser Regeln oder einer derselben unterlässt, soll für jeden einzelnen Fall der Vernachlässigung einer Strafe von 50 Pfund im Höchstbetrage verfallen und dieselbe bezahlen.

g) Abänderungsgesetz vom 7. August 1851, 14 und 15 Victoria, cap. 79, zum Gesetze über Regelung der Dampfschifffahrt vom 28. August 1846.

XXVII. Wenn ein in der einen Richtung fahrendes Schiff einem in einer anderen Richtung fahrenden Schiffe begegnet und der Schiffer oder sonstige Wachhabende eines der beiden Schiffe erkennt, dass, wenn beide Schiffe ihre betreffenden Kurse fortsetzen, sie so nahe an einander vorbeifahren werden, dass darin die Gefahr eines Zusammenstosses liegt: so soll er die Ruderpinne seines Schiffes an Backbord legen, so dass er an der Backbordseite des anderen Schiffe vorbeifährt, indem er auf die Strömung und die Lage jedes Schiffes in Hinsicht auf die Gefahren des Kanals und, soweit es Segelschiffe betrifft, auch darauf gehörige Rücksicht nimmt, dass jedes Schiff unter Kommando (steuerfähig) gehalten wird.

Der Schiffer eines einen Fluss oder ein enges Fahrwasser befahrenden Dampfschiffes soll sich, soweit thunlich, an derjenigen Seite der Fahrbahn oder der Fahrwassermitte halten, welche an der Steuerbordseite des Schiffes liegt.

Wenn der Schiffer oder sonstige Wachhabende eines Dampfschiffes diese Vorschriften oder eine von ihnen zu beachten versäumt, so soll er für jede solche Uebertretung einer Strafe von im Höchstbetrage 50 Pfund verfallen.

h) Kauffahrteischifffahrtsgesetz, 17 und 18 Victoria cap. 104, vom 10. August 1854, mit Gesetzeskraft vom 1. Juni 1855.

sect. 296.

Wenn ein Schiff, sei es Dampf- oder Segelschiff, in einer Richtung fahrend einem anderen Schiffe, sei es Dampf- oder Segelschiff, welches in einer anderen Richtung fährt, derart begegnet, dass, wenn beide Schiffe ihre betreffenden Kurse fortsetzen, sie so nahe an einander vorbeifahren würden, dass darin die Gefahr eines Zusammenstosses liegen

würde, so sollen die Ruderpinnen beider Schiffe an Backbord gelegt werden, so dass sie einander an Backbordseite vorbeifahren.

Diese Regel soll von allen Dampf- und Segelschiffen befolgt werden, mögen letztere nun mit Backbord- oder Steuerbordhalsen und dicht am Winde oder nicht segeln, es sei denn, dass die Umstände im einzelnen Falle derart sind, dass sie ein Abweichen von der Regel zur Vermeidung unmittelbarer Gefahr nothwendig machen, und nach Maassgabe der Bestimmung, dass auf die Gefahren der Schifffahrt und, soweit es mit Steuerbordhalsen dicht am Winde liegende Segelschiffe angeht, darauf, dass dieselben manöverirfähig (steuerfähig) erhalten werden, gehörige Rücksicht genommen wird.

sect. 297.

Jedes Dampfschiff soll, wenn es ein enges Fahrwasser befährt, sich, soweit es sicher und thunlich ist, an derjenigen Seite der Fahrbahn oder Fahrwassermitte halten, welche an der Steuerbordseite des betreffenden Dampfschiffes liegt.

i) Kauffahrteischifffahrts - Ergänzungs - Gesetz, 25 und 26 Victoria, cap. 63, vom 29. Juli 1862, Abschnitt 25, Tafel C, und

Vorschriften zur Verhütung von Collisionen auf See nach Maassgabe des Geheimrathsbefehls vom 9. Januar 1863.

(Die deutschen Verordnungen von 1863 sind wörtliche Uebersetzungen dieses Geheimrathsbefehles oder wollen es wenigstens sein.)

k) Geheimrathsbefehl vom 30. Juni 1868, betreffend Erläuterung der Artikel 11 und 13 der Vorschriften zur Verhütung von Collisionen auf See vom 9. Januar 1863.

Die genannten beiden Artikel 11 und 13 finden nur in den Fällen Anwendung, in welchen sich die Schiffe in solcher Weise Steven gegen Steven oder beinahe Steven auf Steven nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht. Sie finden folglich keine Anwendung auf zwei Schiffe, welche, wenn sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Der einzige Fall, in welchen die genannten beiden Artikel Anwendung finden, ist der, wo jedes der beiden Schiffe genau oder beinahe so mit seinem Steven gegen den Steven des anderen fährt, mit anderen Worten: in den Fällen, wo bei Tage jedes Schiff die Masten des anderen in einer Linie oder beinahe in einer Linie mit seiner eigenen sieht, und bei Nacht in den Fällen, wo jedes Schiff sich in einer solchen Stellung befindet, dass er beide Seitenlichter des anderen Schiffes sieht.

Die genannten beiden Artikel finden bei Tage in den Fällen keine Anwendung, wo das eine Schiff sieht, dass ein anderes voraus seinen Kurs kreuzt, oder bei Nacht in den Fällen, wo das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen Lichte des anderen gegenübersteht, oder wo das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen Lichte des anderen gegenübersteht, oder wo ein rothes Licht ohne ein grünes Licht oder ein grünes Licht ohne ein

rothes Licht voraus gesehen wird, oder wo beide, das grüne und rothe Licht, irgendwo anders als voraus gesehen werden.

l) Geheimrathsbefehl vom 14. August 1879, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1880, betreffend Strassenrecht auf See.

(Gleichlautend mit der Kaiserlich deutschen Verordnung vom 7. Januar 1880.)

m) Geheimrathsbefehle vom 24. März 1880, 26. August 1881, 18. August 1882, 23. August 1883, 2. September 1884, betreffend Aufschiebung des Artikels 10 der Verordnung vom 14. August 1879.

n) Geheimrathsbefehl vom 11. August 1884, betreffend Abänderung der Vorschriften zur Verhütung von Collisionen auf See vom 14. August 1879, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1884.

art. 10.

Der folgende Theil des Artikels findet nur auf Fischerfahrzeuge und Boote Anwendung, wenn sie auf See in der Höhe der Küsten Europa's nördlich vom Cap Finisterre sich befinden:

a) Alle Fischerfahrzeuge und Fischerboote von 20 Registertonnen Nettoraumgehalt oder mehr sollen, wenn sie in Fahrt sind und nach Maassgabe der nachfolgenden Vorschriften in diesem Artikel die dort genannten Lichter zu führen und zu zeigen nicht verpflichtet sind, dieselben Lichter führen und zeigen, wie andere Schiffe in Fahrt.

b) Alle Schiffe sollen, wenn sie mit dem Treibnetz fischen, 2 weisse Lichter an irgend einem Theile des Schiffes, wo sie am besten gesehen werden können, zeigen.

Diese Lichter sollen so angebracht sein, dass der senkrechte Abstand zwischen ihnen nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) und nicht mehr als 10 Fuss (3 Meter) beträgt, und so, dass der in einer Linie mit dem Kiel gemessene wagerechte Abstand zwischen ihnen nicht weniger als 5 Fuss (1,52 Meter) und nicht mehr als 10 Fuss (3 Meter) beträgt.

Das untere dieser beiden Lichter soll das vordere sein und beide sollen sie von solcher Lichtstärke sein und in Laternen von solcher Einrichtung sich befinden, dass sie über den ganzen Horizont in einer dunklen Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von nicht weniger als 3 Seemeilen leuchten.

c) Ein zur Angelfischerei bestimmtes Fahrzeug, welches seine Leinen (Schnüre) ausgesteckt hat, soll dieselben Lichter führen wie ein beim Fischen mit dem Treibnetz beschäftigtes Fahrzeug.

d) Wenn ein Schiff während des Fischens auf der Stelle liegen bleibt, weil sein Fanggeräth an einem Felsen oder anderen Hindernisse festgerathen ist, so soll es das Licht eines Schiffes vor Anker zeigen und die Nebelsignale eines solchen geben.

e) Fischerfahrzeuge und offene Boote dürfen jederzeit ausser den Lichtern, welche zu führen und zu zeigen ihnen durch diesen Artikel auferlegt ist, ein Flackerfeuer gebrauchen.

Alle von einem Schiffe während des Fischens mit dem Grundnetze (Baum-), dem Schleppnetze oder einem Scharrnetze irgend einer Art abgebrannten Flackerfeuer sollen von dem Hintertheile des Schiffes aus gezeigt werden, mit der Ausnahme, dass sie, wenn das Schiff mit seinem Heck an seinem Grundnetze (Baum-), Schleppnetze oder Scharrnetze befestigt ist, vom Bug aus gezeigt werden sollen.

f) Jedes Fischerfahrzeug und jedes offene Boot soll, wenn es zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang vor Anker liegt, ein über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens einer Meile sichtbares weisses Licht zeigen.

g) In Nebel, dickem Wetter oder Schneefall soll ein vor seinen Netzen liegendes Treibnetzfahrzeug und ein mit dem Grundnetze, dem Schleppnetze oder einem Scharrnetze irgend einer Art fischendes Fahrzeug und ein zur Angelfischerei benutztes Fahrzeug, welches die Leinen aus hat, in Zwischenräumen von nicht mehr als 2 Minuten einen Ton mit dem Nebelhorn geben und abwechselnd die Glocke läuten.

o) Geheimrathsbefehl vom 30. Dezember 1884, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1885, betreffend Abänderung des Artikels 10 der Verordnung vom 11. August 1884.

(Abgedruckt bei art. 10 im exegetischen Kommentar.)

II. Frankreich.

Königliche Verordnung vom 23. Mai 1843 über Flussdampfschifffahrt,
Tit. 4: Maassregeln in Betreff des Dampfschiffdienstes,
sect. 2 Fahrt und Manöver der Schiffe.
art. 58.

Wenn 2 Dampfschiffe sich in entgegengesetzter Richtung einander nähern, so soll das stromab fahrende Schiff seine Bewegung verlangsamen und jedes Schiff soll sich an der an seiner rechten Seite liegenden Schifffahrtskanalseite halten.

Wenn die Breite des Fahrwassers derartig ist, dass zwischen den am weitesten ausspringenden Theilen der Schiffe nur ein Zwischenraum von mindestens 4 Metern bleibt, so soll das stromauf gehende Schiff anhalten und warten und seine Fahrt erst fortsetzen, nachdem das stromab fahrende Schiff die Durchfahrt hinter sich hat.

Auf Strömen mit Ebbe und Fluth gilt das mit der Strömung (der Fluth) fahrende Schiff als stromab gehendes.

Wenn 2 in derselben Richtung fahrende Dampfschiffe sich einander nähern, so soll das voraus befindliche Schiff sich an der, rechter Hand liegenden Fahrwasserseite halten; das hinten befindliche Schiff soll nach der, linker Hand liegenden Fahrwasserseite hinüber halten.

Wenn die Breite des Fahrwassers das Vorbeifahren zweier Schiffe nicht zulässt, so soll das hintere Schiff seine Fahrt verlangsamen und

warten, bis die Durchfahrt frei ist, und darf erst dann seine volle Fahrgeschwindigkeit wieder aufnehmen.

Verordnungen der Präfekten werden diejenigen Stellen bezeichnen, an welchen Dampfschiffe einander nicht kreuzen oder überholen dürfen, und werden durch leicht erkennbare Punkte die Grenzen dieser Stellen festsetzen.

art. 60.

Die Führer der Dampfschiffe dürfen keine Manöver zu dem Zwecke vornehmen, um die Fahrt anderer Dampfschiffe oder sonstiger Fahrzeuge zu hemmen oder aufzuhalten.

Sie sollen die Fahrgeschwindigkeit ihrer Schiffe mindern oder sogar diese zum Stillstande bringen, so oft die Beibehaltung der Fahrt ihrer Schiffe zu Unglücksfällen Anlass geben könnte.

art. 61.

Jedes während der Nacht (auf Flüssen) fahrende Dampfschiff soll 2 stetig brennende Laternen, von denen die eine vorne, die andere hinten angebracht ist, führen. Diese beiden Lichter haben weisse Gläser, wenn das Schiff stromab, und rothe Gläser, wenn es stromauf fährt.

III. Niederlande.

Königlich Niederländisches Reglement vom 9 Dezember 1845 über das gegenseitige Ausweichen von Dampfböten und Segelschiffen, in Kraft seit 1 März 1846.

1. In stark besuchten Gewässern, sei es offene See oder Fluss und Strom, führen Dampfböte Nachts vorne ein grünes und hinten ein rothes Licht.

 Von Dampfböten bugsirte Schiffe führen ein weisses Licht.

2. Regel des Backbordruders für Dampfböte auf entgegengesetzter Fahrt.

 Auf Flüssen, Kanälen und anderen engen Gewässern müssen Dampfböte so nahe als thunlich sich am Steuerbordswall halten.

 Dasselbe gilt für das Begegnen von Dampfboot und Segelschiff mit vollem Wind.

3. In engen Gewässern und in allen durch Ebbe und Fluth verursachten Strömungen muss das stromaufwärts fahrende Dampfschiff beim Begegnen eines anderen Dampfers seine Fahrt mindern und, im Falle das Fahrwasser so schmal ist, dass nicht wenigstens 4 niederländische Ellen Platz zwischen der grössten Breite der sich begegnenden Dampfschiffe bleibt, so lange anhalten, bis das stromabwärts fahrende die Enge passirt hat.

4. Auf offener See und in geräumigen Gewässern weicht das Dampfschiff jedem bei dem Winde liegende Fahrzeuge.

5. In engen Fahrwassern oder auf Revieren kreuzende Segelschiffe dürfen nicht in die Linie der sich am Wall haltenden Dampfschiffe kommen und müssen so zeitig wenden, dass ihre Kurse sich nicht mit der Linie des Dampfschiffes kreuzen.

6. Ueberholende Dampfschiffe müssen in engen Fahrwassern andere Fahrzeuge beim Vorbeifahren auf Backbord halten.

7. Ist ein Dampfschiff durch plötzliche, nicht in seiner Gewalt stehende Umstände verhindert, den Vorschriften unter 3. und 6. nachzukommen, so muss es seine Fahrt merklich mindern und zum Zeichen, dass es nicht nach Vorschrift abhalten kann, bei Tage eine blaue Flagge auf halbem Mast, bei Nacht ausser den unter 1. erwähnten Laternen ein weisses Licht am Bugspriet aufziehen, und sowohl bei Tage wie bei Nacht, sobald sich Fahrzeuge nähern, sie durch das Sprachrohr anrufen.
8. Segelschiffe, welche auf Revieren und Strömen bei bequemem Wind Dampfschiffen begegnen, müssen, soweit das Fahrwasser es erlaubt, sich in der Mitte halten oder gegenüber demjenigen Ufer, an welchem das Dampfschiff sich halten muss.
9. Liegt ein Dampfschiff auf einem Revier oder Strom Nachts stille und sind die Maschinen ausser Thätigkeit, so muss es ausser den beiden bunten Laternen noch am Top des Grossmastes eine weisse Laterne aufziehen.

 Liegt es vor Anker, so führt es nur eine weisse Laterne am Maste.

 Durch Dampfböte bugsirte Fahrzeuge, welche im Fahrwasser vor Anker liegen, zeigen Nachts eine weisse Laterne.
10. Bei nebeligem Wetter müssen Dampfschiffe in schiffreichen Gewässern fortwährend die Glocke läuten und dürfen nicht mehr als Viermeilenfahrt machen.
11. Begegnet ein Dampfschiff kleinen Fahrzeugen, welchen der durch die Räder verursachte Wellenschlag gefährlich sein kann, so muss es so lange mit verminderter Kraft fahren, bis es hinreichend weit von demselben entfernt ist; und wenn ein solches Fahrzeug dem Dampfschiffe so nahe ist, dass es selbst bei verminderter Kraft durch den Wellenschlag Gefahr hat, so muss das Dampfschiff die Maschine so lange gänzlich anhalten, wofern dieses der eigenen Sicherheit wegen zulässig ist.

IV. Deutschland.

A.

Verordnung des Reichsverwesers über die Anwendung von Laternen zur Vermeidung des Zusammenstossens von Dampfschiffen, vom 25 Mai 1849.

§ 1.

Jedes deutsche Kriegs- oder Privatdampfschiff soll von Eintritt der Nacht an folgende Laternen führen:

1. Wenn es in Bewegung ist:
 a) ein helles weisses Licht am Top des Fockmastes,
 b) ein grünes Licht an der Steuerbordseite,
 c) ein rothes Licht an der Backbordseite.
2. Wenn es vor Anker liegt:
 Ein gewöhnliches helles Licht.

§ 2.

Folgende Bedingungen sind zu beachten:

1. Das Licht am Top des Fockmastes muss in einer klaren, dunklen Nacht auf einer Entfernung von mindestens 5 Seemeilen oder

$1^1/_4$ geographischen Meilen sichtbar und die Laternen so konstruirt sein, dass ein gleichförmiges und ungebrochenes Licht über einen Bogen von 20 Kompassstrichen des Horizonts, mithin vom Bugspriet bis zwei Striche hinter den Segelbalken an jeder Seite des Schiffes, gezeigt wird.

2. Die farbigen, vor dem Radkasten angebrachten Seitenlichter müssen in einer klaren, dunkeln Nacht auf eine Entfernung von wenigstens 2 Seemeilen oder $^1/_2$ geographische Meile sichtbar und die Laternen so eingerichtet sein, dass jede für sich ein gleichmässiges ungebrochenes Licht über einen Bogen von 10 Kompassstrichen des Horizontes, mithin vom Bugspriet bis zwei Striche hinter den Segelbalken, jede auf ihrer Schiffsseite, zeigt.
3. Die an den Seiten angebrachten farbigen Laternen müssen überdies nach der Seite des Schiffsdecks mit wenigstens 3 Fuss langen Schirmen versehen sein, damit das Licht der einen Seite nicht von der anderen Seite über den Bug hin gesehen werden kann. Die Schirme sind so anzubringen, dass sie nach der Länge des Schiffs gerichtet, die dem Deck zugekehrte Seite der Laternen berühren.
4. Die Laterne, welche das vor Anker liegende Schiff hissen soll, muss so eingerichtet sein, dass ein gutes helles Licht nach allen Richtungen des Horizonts gezeigt wird.

Anmerkung:

In den beigefügten Erläuterungen werden folgende 6 Stellungen beschrieben und graphisch dargestellt:

1. roth recht voraus,
2. grün recht voraus,
3. roth an Backbord voraus,
4. grün an Steuerbord voraus,
5. roth gegen grün, nämlich: roth an Steuerbord voraus und grün an Backbord voraus,
6. roth und grün gegen roth und grün recht voraus.

B. Lübeck.*)

a) Bekanntmachung, wonach sich alle Schiffer und Schiffsleute, wie auch die Führer von Prähmen und Böten zu richten haben vom 9 November 1825.

Wenn sich Schiffe oder Böte auf der Trave begegnen, so hat jedes die linke oder Backbordseite**) zu halten.

b) Bekanntmachung, betreffend die in England erlassenen Vorschriften über das Ausweichen der sich begegnenden Schiffe, vom 3. Dezember 1840.

Es wird auf die Bekanntmachung des Trinity-House zu London vom

*) Ueber das Fahrwasser der Trave besitzt Lübeck die ausschliessliche Jurisdictionshoheit.

**) D. h. nicht des Flusses, sondern des anderen Schiffes.

30. Oktober 1840 hingewiesen und zugleich darauf aufmerksam gemacht, dass auch in Lübeck die Ordnung besteht, dass, wenn Schiffe oder Böte sich auf der Trave begegnen, jedes die linke oder Backbordseite*) zu halten hat.

c) Bekanntmachung, betreffend das Fahren der Dampfschiffe auf der Trave, vom 4 Mai 1847.

Mässigung der Fahrt aller Dampfschiffe beim Vorbeifahren an Schiffen und kleinen Fahrzeugen auf der Trave.

In Lübeck und Hamburg, nicht aber in Bremen, wurde publizirt:

d) Verordnung des Reichsverwesers vom 25 Mai 1849 über die Anwendung von Laternen zur Verhütung des Zusammenstossens von Dampfschiffen.

Es werden vorgeschrieben:

1 Toplicht,
2 Buglichter,
1 Ankerlicht.

e) Bekanntmachung, die Schifffahrt auf der Unter-Trave bei Nacht betreffend, vom 14 November 1849.

Alle See- und Flussschiffe sollen bei Nacht oder dichtem Nebel eine brennende Leuchte am Vordermast auf halber Höhe so auszuhängen haben, dass dieselbe nach vorne sichtbar ist.

f) Bekanntmachung, das Ankern von Schiffen auf der Unter-Trave betreffend, vom 20 Mai 1851.

Verbot des Ankerns oder Stillliegens, ohne zu ankern, in den Krümmungen des Stromes.

g) Bekanntmachung, die Aufrechthaltung der Ordnung und die Verhütung von Gefahr bei dem Schiffsverkehr auf der Trave betreffend, vom 11 März 1852.

Auf der Strecke von Lübeck bis zur Herrenfähre hat beim Insichtkommen eines Seedampfschiffes der Führer jedes Fahrzeuges dasselbe auf einer zum Ausweichen geeigneten Stelle an das Ufer hinanzulegen und mit thunlichst getoppten oder doch längs gebrassten Raaen so lange am Ufer zu befestigen, bis das Dampfschiff vorübergefahren ist.

h) Polizeiordnung für die Schifffahrt auf dem Stromrevier zwischen Lübeck und Travemünde (der See) vom 16. April 1853 (anullirt die Gesetzgebung von 1847 bis 1852).

§ 6.

Böte und Stromfahrzeuge müssen allgemein den Seeschiffen die Leine werfen und ausweichen.

*) D. h. also des anderen Schiffes!

Dampfschiffe müssen auf der äusseren Seite der treidelnden Schiffe passiren.

§ 9.

In Engen muss das gegen den Strom fahrende Dampfschiff so lange anhalten, bis das andere Dampfschiff die Enge, (in welcher nur ein der Breite des grösseren der sich begegnenden Dampfschiffe gleicher Raum zwischen ihren Wasserrädern bleibt) verlassen hat.

§ 16.

Kleinere Fahrzeuge und Böte sind den grösseren Segelschiffen und Dampfschiffen ohne Ausnahme auszuweichen verpflichtet!

§ 17.

Alle Schiffe müssen in den engen Stellen des Reviers mit schwacher Fahrt sich vorbeifahren.

Ist das Fahrwasser so eng, dass zwischen den äusseren Seitenpunkten der einander vorbeifahrenden Schiffe nur ein der Breite des grösseren Schiffes (bei Segelschiffen einschliesslich der Segel und Raaen) gleicher Raum sich befinden würde, so muss das gegen den Strom fahrende oder das einem vor dem Winde segelnden Schiffe begegnende Dampf- oder Segelschiff vor der Enge rechtzeitig anhalten, bis das andere Segelschiff passirt ist.

§ 18.

Begegnende Dampfer halten das zur Rechten liegende Ufer und kündigen bei Nacht durch 2 Glockenschläge an, dass sie nach rechts ausweichen.

Ist ein Dampfschiff durch die Oertlichkeit am Ausweichen verhindert, so deutet es dies durch 3 Glockenschläge und Zuruf an, der beantwortet werden muss.

Das entgegenkommende Dampfschiff muss dann nach der als fahrbar bezeichneten Stelle ganz ausweichen.

§ 19.

Im freien Fahrwasser sollen Dampfer in der Regel nach der Windseite den Segelschiffen und Flössen ausweichen.

§ 20.

Das überholende Dampfschiff giebt 5 Glockenschläge und hisst eine rothe Flagge.

Das voranfahrende Dampfschiff biegt über Steuerbordseite aus. Das vorbeifahrende Dampfschiff biegt nach der Backbordseite aus und passirt das voranfahrende an dessen Backbordseite.

§ 21.

Dagegen auf den weiten Wasserfahrstrecken muss das überholende Dampfschiff um das voranfahrende Dampfschiff herumfahren.

§ 22.

Ueberholende Dampfschiffe müssen die Segelschiffe an der Windseite passiren.

Ist das Fahrwasser aber enge, so müssen beide weichen, das Segelschiff hält nach dem Ufer unter Lee ab, das Dampfschiff steuert in den Wind, um dem Segelschiffe an der Windseite vorbeizukommen.

Beleuchtung (§ 11): Es führen auf der Trave in Fahrt:

a) Dampfschiffe: 2 Laternen am Mast, 1 am Bugspriet,
b) Segelschiffe: 2 Laternen in den Wanten,
c) Stromfahrzeuge: 1 Laterne am Mast.

(§ 13) Stillliegend:

a) Dampfschiffe: 1 Laterne oben am Mast,
b) Segelschiffe: 1 Laterne in den Wanten.

i) Verordnung, die nächtliche Beleuchtung der Seeschiffe betreffend, vom 16 April 1856.

Auf dem Meere führen:

Segelschiffe: 1 weisses Licht an bestsichtbarer Stelle, jedoch an der Mastspitze, wenn sie vor Anker liegen.

Dampfschiffe: 1 weisses Toplicht, 1 grünes Licht an Steuerbordseite, 1 rothes Licht an Backbordseite, jedoch 1 weisses Licht an der Mastspitze, wenn sie vor Anker liegen.

k) Revidirte Polizeiordnung für die Schifffahrt auf dem Stromreviere zwischen Lübeck und Travemünde vom 18 Juli 1857 (hebt die Polizeiordnung von 1853 auf).

§ 7.

Das stromabwärts (von Lübeck) treidelnde Schiff muss dem stromaufwärts (nach Lübeck) treidelnden Schiffe die Leine werfen.

§ 23.

In den scharfen Krümmungen des engen Fahrwassers ist das Ueberholen der Segelschiffe den Dampfschiffen untersagt.

(Im Uebrigen sind die Bestimmungen der Polizeiordnung vom 16. April 1853, soweit sie das Strassenrecht betreffen, wiederholt.)

l) Verordnung, die nächtliche Beleuchtung und die Nebelsignale der Lübeckischen Seeschiffe betreffend, vom 16 Dezember 1858, mit Gesetzeskraft vom 1 Januar 1859.

Es wird unterschieden zwischen

1. Seedampfschiffen, so lange sie unter Dampf sind,
2. Seedampfschiffen, welche keinen Dampf auf haben,
3. Dampfschiffe, welche nur unter Segel sind.*)

*) Ob im Gange oder nicht, ist einerlei.

(Im Uebrigen sind die Bestimmungen analog denjenigen der Bremer Verordnung von 1858.)

Nur für Lootsenfahrzeuge gilt das Gesetz nicht.

m) Polizeiordnung für die Schifffahrt auf dem Stromrevier zwischen Lübeck und Travemünde vom 22 Juni 1859, mit Gesetzeskraft vom 1 August 1859 (hebt die Verordnung von 1857 auf).

Es werden unterschieden:

1. Seedampfschiffe, welche geheizt haben und im Gange sind, resp. so lange sie unter Dampf sind,
2. Seedampfschiffe, welche keinen Dampf auf haben,
3. Dampfschiffe, welche nur unter Segel sind.

(§ 13). Für Revierdampfschiffe in Fahrt gelten die Nacht- und Nebelsignale der Seedampfschiffe, nur führen sie statt des Toplichtes ein Bugsprietlicht.

(§ 14). Stromfahrzeuge führen als Nachtsignal 1 weisses Licht, als Nebelsignale dagegen die der Seesegelschiffe.

(Im Uebrigen sind die Bestimmungen der Polizeiordnung vom 18. Juli 1857, so weit sie das Strassenrecht betreffen, wiederholt.)

n) Ordnung für den Hafen von Lübeck, vom 11 April 1860.

(§ 6). Beim Auf- und Abholen der Seeschiffe ist stets hinten eine Leine zum etwa erforderlichen Anhalten auszubringen.

(§ 7). Für Lichterführung gelten die Regeln des Stromreviers.

o) Ordnung für den Hafen zu Travemünde vom 27 Juni 1860.

(§ 7). Es ist immer ein Anker bereit zu halten und beim Auf- und Abholen der Seeschiffe stets hinten eine Leine zum etwa erforderlichen Anhalten auszubringen.

(§ 11). Die Anker der in Travemünde zu Anker gegangenen Schiffe dürfen nicht mit Bojen versehen sein.

(§ 8). Für Lichterführung gelten die Regeln des Stromreviers.

p) Verordnung, Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See betreffend, vom 13 Mai 1863 (hebt die Verordnungen von 1858 und 1859 auf).

Gleichlautend mit der Bremer Verordnung von 1863.

q) Bekanntmachung, die Polizeiordnung auf dem Stromrevier zwischen Lübeck und Travemünde betreffend, vom 13 Februar 1864 (hebt die Verordnung von 1859 auf).

(§ 14). Wenn ein Seeschiff, unter Segel geraden Kurs haltend,

a) einem anderen in gleicher Weise segelnden Seeschiffe oder

b) einem in der Fahrt begriffenen Dampfschiffe begegnet, so müssen beide Schiffe auf Backbordseite bei einander vorbeifahren.

(Im Uebrigen sind die Bestimmungen der Polizeiordnung vom

16 April 1853 [ausgenommen die §§ 6 und 20] und der vom 18 Juli 1857 und der vom 13 Mai 1863 wiederholt.)

r) Lübische Hafen- und Revierordnung vom 6 Juli 1870 (hebt die Ordnungen von 1860 und 1864 auf);
(für Lübeck und Travemünde).

(§ 14.) Vor dem Passiren der Fähren in den Häfen und auf dem Reviere müssen Dampfschiffe unter Fahrt rechtzeitig ein Signal mit der Dampfpfeife geben. Im Hafen stillliegende Dampfschiffe haben sich zum Signalisiren der Glocke zu bedienen.

(§ 15.) In den Häfen dürfen alle Schiffe nur mit schwacher Fahrt passiren.

(§ 17.) Während der Fahrt in den Häfen und auf dem Reviere muss stets ein Worpanker mit starker Leine am Hintertheile des Schiffes bereit gehalten werden, um nöthigenfalls die Fahrt des Schiffes hemmen zu können.

(§ 18.) Verholende Schiffe und Stromfahrzeuge dürfen segelnden Schiffen und in Fahrt befindlichen Dampfschiffen nicht in den Weg kommen.

(§ 20.) Anker dürfen nicht in einer andere Schiffe gefährdenden Weise ausgebracht, auch müssen Bojen dabei angebracht werden, welche senkrecht über dem ausgesetzten Anker schwimmen.

(Im Uebrigen sind die Bestimmungen der Polizeiordnungen vom 16 April 1853 und 18 Juli 1857 und die Verordnung vom 13 Mai 1863 wiederholt).

s) Lübische Hafen- und Revierordnung vom 19 Juli 1875 (hebt diejenige von 1870 auf), und dritter Nachtrag dazu vom 28 August 1880.

(§ 5.) Ohne Lootsen dürfen in den Travemünder Hafen einlaufen:

1. Dampfschiffe,
2. Segelschiffe und Böte von 100 Kubikmeter und darunter,
3. Schiffe und Fahrzeuge des Lübischen Staates oder auswärtiger Regierungen, soweit diese Schiffe und Fahrzeuge unter Staatsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden,
4. lediglich zu Lustreisen eingerichtete Fahrzeuge von Yachtklubs oder einzelnen Personen.

Alle übrigen Fahrzeuge müssen sich eines Lootsen bedienen.

(§ 7.) Sobald der Lootse an Bord des Schiffes kommt, gebührt ihm allein das Kommando, und sind der Schiffer und seine Mannschaft verpflichtet, allen Anordnungen des Lootsen unbedingt Folge zu leisten, auch ihm jede verlangte Auskunft über die Eigenschaften des Schiffes gewissenhaft zu ertheilen.

(§ 26.) Das stromabwärts (von Lübeck) getreidelte Schiff soll dem stromaufwärts (nach Lübeck) getreidelten die Leine werfen. Böte und Stromfahrzeuge müssen stets den Seeschiffen die Leine werfen und ausweichen. Begegnende Schiffe fahren treidelnden Schiffen stets an der äusseren Seite vorbei.

(§ 27.) Beim Begegnen oder Vorbeifahren an niedrigbordigen Schiffen, Fährstellen, Baggermaschinen, Prähmen müssen Dampfschiffe sich in gehöriger Entfernung halten und die Maschinenkraft so mässigen, dass jede Beschädigung durch den Wellenschlag vermieden wird. In dringenden Fällen sind Räder oder Schraube zu hemmen oder muss dem Schiffe eine rückgängige Bewegung gegeben werden.

(§ 28.) Kleine Segelfahrzeuge und Böte sind den grösseren Segelschiffen und Dampfschiffen auszuweichen verpflichtet.

(§ 33.) Ein Wettfahren von Dampfschiffen ist verboten.

(§ 13.) Versinken Schiffe oder Fahrzeuge im Hafen oder auf dem Reviere, so haben die Schiffer oder Eigner derselben dafür zu sorgen, dass innerhalb der nächsten 12 Stunden mit deren Herausschaffung begonnen und dieselbe möglichst rasch vollendet werde, widrigenfalls sie durch die Behörde erfolgt. Schiff und Ladung haften für die hieraus entstehenden Kosten.

Im Hafen versunkene Hölzer oder andere Gegenstände, wodurch Fahrzeuge beschädigt werden können, sind unverzüglich auf Kosten der Eigner wieder herauszubringen.

(Im Uebrigen gilt die Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See.)

C. Bremen.

a) Obrigkeitliche Verordnung, betreffend Massregeln zur Vermeidung des Zusammenstossens von Seeschiffen, insbesondere die Anwendung von Nacht- und Nebelsignalen, sowie Vorschriften hinsichtlich des Ausweichens der Seeschiffe, vom 27 September 1858, in Kraft seit 1 November 1858.

I. Es wird unterschieden zwischen:

1. Seedampfschiffen, wenn sie mit Dampf fahren,
2. Dampfschiffen, welche nur mit Segeln fahren resp. wenn sie nicht geheizt haben und im Gange sind.

II. Als Lichter dienen:

1. die beiden Seitenlichter,
2. das Ankerlicht,
3. das Dampfertoplicht,
4. das Lootsentoplicht mit viertelstündlichem Flackerfeuer.

III. Nebelsignale sind:

1. Dampfpfeife alle 5 Minuten einmal für Dampfer, welche geheizt haben und im Gange sind,
2. Horn oder Glocke für Dampfer, welche nicht geheizt haben und im Gange sind, und für Segelschiffe, und zwar:
 a) auf Steuerbordhalsen das Horn,
 b) auf Backbordhalsen die Glocke

 alle 5 Minuten einmal.

IV. Für das Ausweichen gilt:
1. die Regel des Backbordruders allgemein,
2. in engen Fahrwassern für Dampfer die Regel der Steuerbordseite.
Prinzip der Theilung der Weichepflicht durch gleichzeitiges Weichen (beiderseitige Initiative).

b) Obrigkeitliche Verordnung, betreffend Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See, vom 13 April 1863.

Die Zusätze sind:
1. die 2 Toplichter der Schleppdampfer,
2. die Schieberlaternen für offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote,
3. das Anker- resp. Fischerlicht mit Flackerfeuer für dieselben.

Die Abänderungen betreffen:
1. die Nebelsignale, nämlich:
 a) für Fahrt der
 α) Dampfer: die Pfeife,
 β) Segler: das Horn,
 b) für Nichtfahrt: Glocke allgemein.
2. das Ausweichen der
 a) Segler:
 α) Strassenrecht des Steuerbordhalsers gegen den Backbordhalser,
 β) Strassenrecht des Beimwinders gegen den Raumwinder,
 γ) Strassenrecht des Leeseglers gegen den Luvsegler;
 b) Dampfer:
 α) Strassenrecht des Backbordseiters gegen den Steuerbordseiter,
 β) Strassenrecht jedes Seglers gegen jeden Dampfer,
 γ) Fahrtminderung, Stoppen, Uebersteuergehen,
 δ) gemässigte Geschwindigkeit im Nebel;
 c) Weichepflicht des Ueberholers nach Belieben.

(Für Steven-auf-Kurse bleibt die Regel des Backbordruders.)

Prinzip der Theilung der Weichepflicht durch einseitige Initiative (aufeinanderfolgendes Weichen).

Ein gleichlautendes Strassenrecht erliessen 1863 in Deutschland:

Preussen,
Hannover,
Oldenburg (schon am 1. Oktober 1858 mit Bremen identisch),
Mecklenburg-Schwerin,
Lübeck,
Hamburg.

c) Verordnung vom 2 November 1868 wegen Abänderung der §§ 11 und 13 der Verordnung vom 13 April 1863.

Erläuterung des „Steven auf Steven“.

d) Hafenordnung für den Hafen zu Bremerhafen vom 4 August 1845.

§ 3.

Bei Ankunft des Schiffes im Aussenhafen hat der Kapitän nach Anweisung des das Schiff führenden Lootsen oder des Hafenmeisters den Aussenklüverbaum und den Stampfstock einzunehmen; auch müssen die Anker unter dem Krahn hängen.

e) Hafengesetz für Bremerhafen vom 15 Oktober 1872 (hebt die Ordnung von 1845 auf).

art. 4.

— — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn eine Unterlassung der Befolgung der vom Hafenamt erlassenen allgemeinen Vorschriften oder besonderen Anordnungen in Frage steht, oder wenn eine denselben zuwiderlaufende Handlung auf dem Schiffe vorgefallen und der Schiffsbesatzung oder den im Dienste des Schiffes beschäftigten Hilfsarbeitern zur Last zu legen ist, so wird die verwirkte Geldstrafe, falls der Schuldige vor Abgang des Schiffes nicht ermittelt und vor Gericht gestellt werden kann, gegen den Schiffsführer als Vertreter des Schiffs erkannt.

art. 5.

Wenn durch ein Schiff an den Hafenwerken der Vor- und Binnenhäfen oder Kajen an der Geeste oder an sonstigem öffentlichen Eigenthum ein Schaden verursacht ist, so ist der Schiffsführer als Vertreter des Schiffes zum Ersatze des angerichteten Schadens verpflichtet, sofern nicht von ihm nachgewiesen werden kann, oder aus den ermittelten Umständen wenigstens die Wahrscheinlichkeit sich ergiebt, dass der Schaden ohne Verschuldung der Schiffsbesatzung und der im Dienste beschäftigten Hilfsarbeiter entstanden, auch nicht durch einen schadhaften Zustand des Schiffes, Tauwerks oder sonstiger Einrichtungen des Schiffes veranlasst ist.

art. 7.

Für alle nach art. 4, Absatz 2 und art. 5 von dem Schiffsführer, Schiffsleuten oder Arbeitern verwirkten Strafgelder sowie schuldigen Entschädigungsbeträge und Kosten haftet das Schiff und die Fracht, vorbehältlich des Regresses des Schiffseigenthümers gegen den Schuldigen.

art. 9.

Für Beschädigungen der Schiffe und Güter im Hafenbezirke, mögen solche durch andere Schiffe oder durch die bei den Schiffen oder beim Löschen oder Baden beschäftigten Personen oder durch mangelhafte Beschaffenheit der Hafenwerke und Hafeneinrichtungen oder durch sonstige Umstände verursacht sein, ist der bremische Staat nicht verhaftet.

f) Hafenordnung für Bremerhafen vom 25 Januar 1873.

§ 1.

Kein Seeschiff von 170 Kubikmeter (oder 60 engl. Register-Tons) Grösse oder darüber darf in eines der Hafenbassins oder einen der

Vorhäfen einlaufen, ohne sich eines Hafenlootsen und Bootshülfe zu bedienen.

Der Hafenmeister ist befugt, Dampfschiffe und Leichterschiffe von dieser Verpflichtung zu befreien und dieselbe unter besonderen Umständen Schiffen unter 170 Kubikmeter aufzuerlegen.

§ 6.

In den Vorhäfen darf kein Schiff länger als zum Ein- und Ausladen erforderlich ist, verweilen. Dampfschiffen darf der Hafenmeister dies unter der Verpflichtung gestatten, bei stürmischem Wetter stets Dampf von genügender Spannkraft zu halten.

§ 7.

Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen möglichst langsam fahren, auch den aus- und einlaufenden Segelschiffen ausweichen oder ihre Fahrt hemmen.

§ 15.

Der Schiffsführer ist für die gehörige Befestigung des Schiffes an den dafür bestimmten Landpfählen, Ringen und Bojen, sowie für die Haltbarkeit der zur Befestigung verwendeten Trossen und Ketten und ferner für die genügende Verstärkung der Befestigung bei stürmischem Wetter und bei Spülung des Hafens (welche 10 Minuten vorher durch Läuten der Hafenglocke angezeigt wird) verantwortlich. Den etwaigen deshalbigen Weisungen des Hafenmeisters und Hafenlootsen ist Folge zu leisten.

D. Hamburg.

a) Bekanntmachung, betreffend die Regeln über das gegenseitige Ausweichen der Dampfschiffe vom 2 Januar 1841 (in Uebereinstimmung mit dem Trinity-House-Regulativ vom 30 Oktober 1840).

Sie soll für die Elbe gelten*):

1. Begegnende Dampfer geben Backbordruder, d. h. biegen nach rechts aus,
2. der Ueberholer giebt Backbordruder, der langsamere Steuerbordruder oder mit anderen Worten hält sich links und lässt den anderen rechts vorbei,
3. ein Toplicht.

b) Bekanntmachung, betreffend verschiedene Maassregeln zur Vermeidung des Zusammenstossens von Schiffen, namentlich Nacht- und Nebelsignale, und das Ausweichen der Seeschiffe, vom 1 September 1858, in Kraft seit dem 1 Oktober 1858.

*) Die ganze Unter-Elbe? auch da, wo kein hamburgisches, sondern dänisches, hannoversches, später preussisches Hoheitsrecht bestand? Das ist eine Kompetenzüberschreitung. Eine solche Vorschrift konnte nicht einmal für Hamburger Schiffer Giltigkeit haben.

Gleichlautend mit der Bremischen Verordnung von 1858. Die Bekanntmachung vom 2 Januar 1841 ist ausser Kraft gesetzt, so weit sie mit dieser Bekanntmachung von 1858 nicht im Einklange steht.

c) Revidirte Bekanntmachung, betreffend Maassregeln zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen, — vom 1 Mai 1863, mit Gesetzeskraft vom 1 Juni 1863.

Gleichlautend mit der Bremischen Verordnung von 1863.

Dazu: Nachtrag vom 16. Oktober 1868.

(Steven auf Steven.)

E. Preussen.

Bekanntmachung des Königlich Preussischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 9 Juli 1853.

Es werden folgende Bestimmungen erlassen, nach welchen sich alle preussischen Schiffer zu richten haben, die mit ihren Fahrzeugen das offene Meer und die zwischen dem offenen Meere und den Hafenstädten Danzig, Stettin, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Barth belegenen Binnengewässer, sowie das frische und kurische Haf befahren oder darauf vor Anker gehen — insofern nicht für den Ort, an welchem sie sich befinden, abweichende gesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen bestehen.

I. Segelschiffe und Segelfahrzeuge führen überall, wo eine Begegnung mit anderen Fahrzeugen stattfinden kann, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht. Unter Segel ist das Licht an derjenigen Stelle des Schiffes anzubringen, wo es am besten von anderen sich nähernden Schiffen erkannt werden kann. Vor Anker ist das Licht an der Mastspitze zu befestigen. Es muss so eingerichtet sein, dass es einen hellen klaren Schein nach allen Seiten des Horizonts verbreitet.

II. Dampfschiffe — mit Rädern oder Schrauben — führen

1. so lange sie in der Fahrt sind:
 ein helles weisses Licht an der vordersten Mastspitze,
 ein grünes Licht auf der Steuerbordseite,
 ein rothes Licht auf der Backbordseite.

 a) Das weisse Licht am vorderen Mast muss so eingerichtet sein, dass es einen gleichmässigen ungebrochenen Schein über einen Bogen von 20 Kompassstrichen — mithin vom Bugspriet bis 2 Strich hinter den Segelbalken an jeder Seite des Schiffes — verbreitet. Bei Dampfschiffen, welche das offene Meer befahren, muss diese Leuchte in dunklen Nächten bei klarer Luft auf 5 Seemeilen sichtbar sein.

 b) Das grüne Licht auf der Steuerbordseite und das rothe Licht auf der Backbordseite müssen so eingerichtet sein, dass sie einen gleichmässigen, ungebrochenen Schein über einen Bogen von 10 Kompassstrichen — vom Bugspriet bis auf 2 Strich

hinter den Segelbalken — seitwärts verbreiten. Bei Dampfschiffen, welche das offene Meer befahren, müssen diese beiden Leuchten in dunklen Nächten bei klarer Luft auf 2 Seemeilen Entfernung sichtbar sein.

c) Die farbigen Seitenlaternen sind an den Seiten des Schiffsdecks mit mindestens 3 Fuss hohen Schirmen zu versehen, so dass das Licht der einen Seite nicht von der anderen Seite gesehen werden kann.

2. Dampfschiffe vor Anker führen gleich den Segelschiffen auf der Mastspitze ein helles, nach allen Seiten des Horizonts sichtbares weisses Licht.

§ 31.

3. Rückblick.

Ein kurzer Rückblick liefert uns folgendes Bild der allmählichen Entstehung unseres heutigen Strassenrechtes auf See, wenn wir die englische Legislative als die tonangebende allein berücksichtigen.

I. Die beiden Normalfälle des Begegnens von Segelschiffen auf See sind:

a) ein Raumwinder und ein Beimwinder,

b) ein Beimwinder mit Steuerbordhalsen und ein Beimwinder mit Backbordhalsen.

Die alte Gewohnheit, dass einer ausweicht, der andere Kurs hält, war bis zum Jahre 1851 die herrschende Seglerregel. Ausnahmefälle sind das Gegenüberstehen von 2 Raumseglern, 2 Dwarsseglern, 1 Raum- und 1 Dwarssegler. In diesen Fällen pflegten beide Schiffe auszuweichen und zwar nach Steuerbord. In diesen Ausnahmefällen konnte man, weil ein beiderseitiges Ausweichen stattfand, eigentlich nicht von einem Strassen r e c h t sprechen. Denn, genau genommen, giebt es nur da ein Strassen r e c h t, wo E i n e r auszuweichen verpflichtet ist.

II. Für Dampfschiffe wurde erst im Jahre 1846 ein gegenseitiges Ausweichen nach Steuerbord — aber nur, soweit thunlich — vorgeschrieben. Man ging von der Vorstellung aus, dass Dampfschiffe auf hoher See sich ebenso begegnen, wie auf Flüssen. Hier sollte die Regel des Steuerbordwalles gelten.

Dieses zwangweise, aber biegsame sogenannte Backbordrudergesetz (Pinne an Backbord) hatte nur 5 Jahre Geltung.

III. Das Jahr 1851 beseitigte die alten Segler-Regeln und führte für Dampf- wie Segelschiffe ohne Unterschied ein zwangsweises striktes sogenanntes Backbordrudergesetz ein, welches im Jahre 1854 bestätigt wurde. Diese unterschiedslose beiderseitige Weichepflicht war von 11jährigem Bestande. Nur insoweit sollte auf den Steuerbordhalser beim Winde Rücksicht genommen werden, als derselbe nicht in den Wind zu schiessen brauchte (Gesetz von 1854).

Der Grundgedanke dieser Gesetzgebung war: ein Absehen von allen Ausnahmefällen und Zurückführen aller Regeln auf die einfachste Form. Es ist klar, dass ein absolutes Backbordrudergesetz nur so lange einen guten Sinn hat, als Schiffe lediglich ein weisses Licht führen und ihre Borde noch nicht durch farbige Lichter erkennbar machen.

IV. Im Jahre 1862/63 erschien das erste sogenannte internationale Strassenrecht auf See. Das Gesetz weist drei charakteristiche Eigenthümlichkeiten auf, nämlich die Rückkehr zu dem Prinzip der Windregel für Segelschiffe, die Einführung der sogenannten Bordregel für Dampfschiffe auf kreuzenden Kursen — dieser neue lichtvolle Gedanke ist französischen Ursprungs! — und die Abschaffung der Flussregel des Steuerbordwalles für Dampfer nach 17jährigem Bestehen. Man ging eben von der Vorstellung aus, dass Dampfschiffe auf Flüssen sich ebenso begegnen, wie in offener See. Man ignorirte gänzlich, dass für Schiffe auf hoher See nur zwei schätzungsfähige Anleitungen zur Vermeidung von Kollisionen bestehen: die Kenntniss der eigenen Lage und die Gissung der fremden Lage, während auf Flüssen noch als dritter wichtiger Faktor die Ufer als Wassergrenze hinzutreten. Auf Flüssen fahren bekanntlich Dampfschiffe in der Regel in parallelen Lagen, wenn auch auf gewundenen, gekrümmten, gebrochenen Kursen.

Das absolute Backbordrudergesetz (Pinne an Backbord) wurde auf zwei Ausnahmefälle, nämlich zwei Dampfer resp. zwei Segler Steven auf Steven, beschränkt und im Uebrigen das Prinzip der Freiheit der Ruderlage proklamirt. Die Windregeln wurden dahin spezialisirt, dass beim Liegen über denselben Bug der Luvsegler dem Leesegler aus dem Wege gehen solle.

V. Das ausnahmsweise strikte Backbordrudergesetz für Segelschiffe behauptete seine Herrschaft 17 Jahre und fiel erst 1879 dem heutigen Grundsatze der absoluten Freiheit der Ruderlage für Segelschiffe. Die Flussregel des Steuerbordwalles für Dampfer wurde gleichfalls wiederhergestellt.

So finden wir folgende Skala:

1846—1851	(5 Jahre) Elastisches Backbordrudergesetz für Dampfer (Pinne an Backbord.)
1851—1863	(12 Jahre) Absolutes Backbordrudergesetz für Dampfer und Segler.
1863—1880	(17 Jahre) Prinzipielle Ruderfreiheit für Dampfer und Segler und nur ausnahmsweises striktes Backbordruder für beide.
1880—x	Absolute Ruderfreiheit für Segler, Prinzipielle Ruderfreiheit für Dampfer und nur ausnahmsweise striktes Backbordruder für Dampfer.

Noth, Person und Zeit
Machen Gebote eng und weit.

Wer die Ursach kann ergründen,
Wird sich **in** Alles und **aus** Allem finden.

Allen zu gefallen, ist unmöglich.
(Spruch an der Schiffergesellschaft zu Lübeck.)

Kapitel II.

Das geltende Recht.

A. Das Seestrassenrecht.

I. Exegetische Darstellung.

Der Wortlaut des geltenden Rechtes ist folgender:

Verordnung
zur
Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See.
Vom 7. Januar 1880.

Einleitung.

Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, dass die zur Ausführung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.

Artikel 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelschiff, dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

Vorschriften über das Führen von Lichtern.

Artikel 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

Artikel 3.

Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) an oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles weisses Licht, so

eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Kompassstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

d) Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens Ein Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

Artikel 4.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

Artikel 5.

Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manöverirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens fünfundzwanzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünfundsechzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen.

Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manöverirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die oben genannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

Artikel 6.

Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 3 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichts, welche es niemals führen darf.

Artikel 7.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.

Artikel 8.

Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muss ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens Einer Seemeile sichtbar wird.

Artikel 9.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weisses über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und ausserdem mindestens alle fünfzehn Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

Artikel 10

(ist durch Kaiserliche Verordnung vom 16. Februar 1881 ausser Kraft gesetzt, und dafür die nachstehende Vorschrift gegeben als § 2:)

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weisses Licht zu zeigen.

Ausserdem können dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen.

Artikel 11.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Schallsignale bei Nebel etc.

Artikel 12.

Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermassen angewendet werden:

a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton geben.

b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, Einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.

Mässigung der Geschwindigkeit bei Nebel etc.

Artikel 13.

Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muss bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe.

Artikel 14.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

b) Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 15.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in Einer Linie oder nahezu in Einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter, anderswo, als voraus, in Sicht sind.

Artikel 16.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Artikel 17.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 18.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Artikel 19.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

Ein kurzer Ton bedeutet:

„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“;

Zwei kurze Töne bedeuten:

„ich richte meinen Kurs nach Backbord“;

Drei kurze Töne bedeuten:

„ich gehe mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

Artikel 20.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

Artikel 21.

In engen Fahrwassern muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

Artikel 22.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

Artikel 23.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

Unter keinen Umständen darf ein Schiff die nöthige Vorsicht verabsäumen.

Artikel 24.

Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

Vorbehalt in Betreff besonderer Vorschriften für Häfen und Binnengewässer.

Artikel 25.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind.

Besondere Lichter für Geschwader und unter Bedeckung fahrende Schiffe.

Artikel 26.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind.

§ 32.

Vorbemerkungen.

Das Strassenrecht auf See wird heutzutage gemeiniglich als ein internationales bezeichnet. Damit soll die Inhaltsgleichheit der zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe in den verschiedenen Staaten aufgestellten Rechtssätze ausgesprochen, ihr Charakter als jus gentium, quo omnes gentes utuntur oder quod apud omnes gentes peraeque custoditur, betont sein. Allein als korrekt kann dieser Satz nicht gelten.

Denn bei genauerer Betrachtung findet man, dass zwar die Mehrheit der Staaten ein wörtlich übereinstimmendes Strassenrecht auf See besitzt, eine Minderheit jedoch einzelne abweichende Bestimmungen (besonders für Fischereifahrzeuge, Telegraphenleger und manöverirunfähige Schiffe) eingefügt hat.

Immerhin ist das Gebiet, in welchem das Strassenrecht den Charakter eines allgemeinen, d. h. eines partikularrechtlich fixirten, dem Inhalte nach wesentlich gleichen Rechtes hat, ein bedeutendes.

Dasselbe umfasst folgende Staaten:

A. Europäische Staaten.

1. Belgien.	11. Norwegen.
2. Dänemark.	12. Oesterreich-Ungarn.
3. Deutschland.	13. Portugal.
4. Frankreich.	14. Rumänien.
5. Griechenland.	15. Russland.
6. Grossbritannien.	16. Samos.
7. Italien.	17. Schweden.
8. Monaco.	18. Spanien.
9. Montenegro.	19. Türkei.
10. Niederlande.	

B. Amerikanische Staaten.

1. Argentinien.	10. Honduras.
2. Brasilien.	11. Mexiko.
3. Chile.	12. Nicaragua.
4. Columbia.	13. Peru.
5. Costa Rica.	14. San Salvador.
6. Ecuador.	15. Uruguay.
7. Guatemala.	16. Venezuela.
8. Haïti.	17. Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.
9. Hawaii.	

C. Asiatische Staaten.

1. Kaiserreich Annam (Cochin-China).	5. Oman (Maskat).
2. Belutschistan (Kelat).	6. Persien.
3. China.	7. Serawak (Kutsching).
4. Japan (jedoch mit den Modifikationen der Washingtoner Konferenz).	8. Travancore.

D. Afrikanische Staaten.

1. Aegypten.
2. Marokko.
3. Sansibar.

Ueber den Verkehr in den Küstengewässern, auf Flüssen, Kanälen, Binnenseen, engen Fahrwassern sind fast in jedem Staate besondere vielfach von einander abweichende landesgesetzliche Bestimmungen getroffen, welche, da ihre Geltungsgebiete gerade das eigentliche Kollisionsterrain bilden, die Anwendung des sogenannten internationalen Strassenrechtes auf See wesentlich beschränken.

Dem Kommentar des Strassenrechtes auf See ist in Folgendem der deutsche Gesetzeswortlaut zu Grunde gelegt. Bei jedem Artikel sind die Abweichungen der ausländischen Rechte angeführt.

§ 33.

1. Die Strafsatzung.

Sie findet sich im Deutschen Strafgesetzbuche vom 26. Februar 1876 (neue Redaktion), mit Gesetzeskraft vom 20. März 1876, im § 145 und lautet:

Wer die vom Kaiser
zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See,
über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See, oder
in Betreff der Noth- und Lootsen-Signale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern
erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert (1500) Mark bestraft.

I. Ausländische Rechte.

Dänemark (28. April 1880) Strafe bis zu 200 Kronen.

Oesterreich-Ungarn.

art. 27.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, mit einem Exemplar dieser Verordnung versehen zu sein, welches bei den Bordurkunden aufzubewahren und über Verlangen des Hafen- und Konsularamtes vorzuweisen ist.

art. 28.

Schiffer, welche den Bestimmungen dieser Verordnung zuwider handeln, verfallen, insoweit nicht eine nach dem allgemeinen Strafgesetze durch die Strafgerichte zu verfolgende strafbare Handlung unterläuft, in eine Geldbusse bis zu 300 Gulden, ebenso unter der gleichen Voraussetzung Führer von Fischer- und anderen offenen Booten, welche die Bestimmungen des art. 10 nicht beobachten, in eine Strafe bis zu 5 Gulden.

Geldbussen, welche von den Straffälligen nicht eingebracht werden können, sind in Arreststrafen von je einem Tage für 5 Gulden umzuwandeln. Die Geldbusse fliesst in den Marine-Unterstützungsfond.

II. Exegese.

„Die vom Kaiser erlassenen Verordnungen."

Das Gesetz ist ein sogenanntes Blankettgesetz. Es setzt den Höchstbetrag (1500 Mark) und im Beihalt des § 27 des Reichsstrafgesetzbuches auch den Mindestbetrag (3 Mark) für die Uebertretung einer Norm oder einer Vielheit von Normen fest, deren Formulirung es einem anderen Gesetze überlässt.

Das Strafgesetz bestimmt zugleich die Art des normgebenden Gesetzes. Es soll eine Verordnung sein. Diese Verordnung soll vom Kaiser erlassen werden. Das vom Bundesrath und Reichstag erlassene Gesetz bestimmt die Strafbarkeit und Strafe, die ohne Mitwirkung des Bundesrathes und Reichstages erlassene ausfüllende Verordnung setzt die zu bestrafenden Handlungen (und Unterlassungen) fest.

„Die erlassenen Verordnungen.“

Das Strafgesetz datirt vom 26. Februar 1876, ist am 6. März 1876 publizirt und nach Maassgabe des art. 2 der Reichsverfassung mit dem 14. Tage nach dem Ablaufe des Tages der Ausgabe des Gesetzblattes in Berlin, also am 20. März 1876, in Kraft getreten. Damals war eine Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See (23. Dezember 1871) bereits erlassen.

Die Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See (15. August 1876) und in Betreff der Noth- und Lootsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern (14. August 1876) waren noch nicht erlassen. Es ist also zu „erlassenen“ hinzuzudenken: „oder zu erlassenden, d. h. solche, welche künftig etwa noch erlassen werden.“

Denn wäre das Wort „erlassenen“ strikt im Sinne der Vergangenheit zu nehmen, so würden die Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, das Hülfeleistungsgesetz und die Noth- und Lootsensignalordnung ohne Strafsanktion, ja selbst rechtsunbeständig sein.

Der Gesetzgeber (Bundesrath und Reichstag) hat aber dem Kaiser nicht die einmalige Ausübung der Verordnungsbefugniss auf den genannten Gebieten des Seewesens, sondern das Verordnungsrecht selbst ohne Einschränkung übertragen. Und wer ein Verordnungsrecht hat, der kann Verordnungen erlassen, abändern, aufheben.

Den unzweideutigen Sinn des § 145 trifft die Wortfassung:

„Wer die Kaiserlichen Verordnungen“ oder „Wer die Verordnungen des Kaisers übertritt.“

Die Befugniss des deutschen Kaisers geht also weiter als die der Königin von England, welche laut Abschnitt 25 des Kauffahrteischifffahrts-Verbesserungsgesetzes vom 29. Juli 1862 (25 und 26 Victor. cap. 63) an die gemeinschaftliche Empfehlung der Admiralität und des Handelsamtes gebunden ist und ohne diese das Strassenrecht nicht „aufheben oder verändern, neue Vorschriften hinzufügen oder an die Stelle der alten setzen“ kann.

„Wer übertritt, wird bestraft.“

Das Gesetz charakterisirt sich als ein Polizeigesetz. Denn die Straffolge ist an die nackte Thatsache der Uebertretung der Norm geknüpft. Der Eintritt eines schädlichen Erfolges erscheint nur als Strafzumessungsgrund, ebenso die Willensrichtung des Thäters.

Die Straffolge tritt ein, mag das Gesetz absichtlich oder unabsichtlich, wissentlich oder unwissentlich verletzt sein, mag die Uebertretung schädliche Folgen nach sich gezogen haben oder spurlos vorübergegangen sein.

Dem Polizeistrafgesetze ist wesentlich, dass es von Kausalität und Verschuldung zunächst absieht und nur die Handlung (resp. Unterlassung) an sich bestraft.

Dieser Charakter des Polizeigesetzes wird dadurch nicht alterirt, dass das

Gesetz unter gewissen Voraussetzungen, z. B. im Nothstande u. s. w., nicht in Wirksamkeit treten zu wollen erklärt. Solche Ausnahmeklauseln enthält das Strassenrecht in dem art. 21 („wenn es ohne Gefahr ausführbar ist“), art. 23 („zur Abwendung unmittelbarer Gefahr“). Die Verwirkung der Strafe ist nicht von einer Inkulpation, aber der Wegfall derselben von einer Exkulpation abhängig (z. B. dem Nachweise höherer Gewalt). Doch ist diese Exkulpation nach Maassgabe des § 59 des deutschen Reichsstrafgesetzbuches von Amtswegen zu berücksichtigen. Dem Angeklagten gegenüber ist der Nachweis des Fehlens eines Strafausschliessungsgrundes zu führen.

„Geldstrafe bis zu 1500 Mark.“

Die strafbare Handlung ist ein Vergehen nach § 1 des Reichsstrafgesetzbuches. Der Mindestbetrag der Geldstrafe ist bei Vergehen 3 Mark. (§ 27.)

Eine nicht beizutreibende Geldstrafe ist in Gefängniss umzuwandeln. Durch Erlegung des durch die erstandene Freiheitsstrafe noch nicht getilgten Strafbetrages kann der Verurtheilte sich von ersterer freimachen. (§ 28.)

Der Betrag von 3 bis 15 Mark ist bei Umwandlung einer wegen eines Vergehens erkannten Geldstrafe einer eintägigen Freiheitsstrafe gleich zu achten.

Der Mindestbetrag der an Stelle der Geldstrafe tretenden Freiheitsstrafe ist 1 Tag, ihr Höchstbetrag bei Gefängniss 1 Jahr. (§ 29.)

In dem Nachlass kann eine Geldstrafe nur dann vollstreckt werden, wenn das Urtheil bei Lebzeiten des Verurtheilten rechtskräftig geworden war. (§ 30.)

Die Strafverfolgung verjährt in 3 Jahren seit dem Tage der Begehung der Handlung, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des eingetretenen Erfolges. (§ 67.)

Die Vollstreckung der rechtskräftig erkannten Strafe verjährt in 5 Jahren. (§ 70).

Auf Geldstrafen, welche wegen mehrerer strafbarer Handlungen verwirkt sind, ist ihrem vollen Betrage nach zu erkennen. Bei Umwandlung mehrerer Geldstrafen ist der Höchstbetrag der an ihre Stelle tretenden Freiheitsstrafe 2 Jahre Gefängniss. (§ 78.)

„Schiffe.“

Schiff ist jedes zur Fortbewegung von Menschen $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Sachen durch Triebkraft im Wasser dienende Gebäude, jedes Wasserfahrzeug, welches dem Transporte zu dienen bestimmt ist und ihm dienen muss, allen möglichen anderen Zwecken aber nebenbei oder hauptsächlich auch noch dienen kann. Demnach sind keine Schiffe z. B. schwimmende Docks, Pontons, Baggermaschinen (soweit sie nicht zur Seefahrt eingerichtet sind) u. s. w.

Nach der Grösse des Fahrzeuges pflegt man Schiffe und kleinere Fahrzeuge, welche ein Verdeck haben, von offenen Booten zu unterscheiden.

Nach der Art der bewegenden Kraft kennt das Strassenrecht auf See nur Dampf- und Segelschiffe und offene Segelboote und ignorirt die Ruderboote und die durch Staken bewegten (geschobenen) oder durch mechanische Kraft (Thiere, Menschen, Schlepper, automatische Apparate) gezogenen Fahrzeuge. Es zieht aber die nicht dem Seeverkehr dienenden Dampfer und Segler auf den nicht zur See gehörigen Gewässern, auf welchen auch Seeschiffe verkehren, unter seine Herrschaft,

falls nicht für diese Gewässer Lokalverordnungen erlassen sind. Denn das Gesetz spricht nicht von Seeschiffen, sondern von Schiffen. In die unterschiedslose Bestimmung des Gesetzes ist nach den Regeln der Gesetzesauslegung keine Unterscheidung hineinzutragen. Hieraus folgt: Auf den dem Seeverkehre geöffneten und von ihm benutzten Flussstrecken, für welche eine vom Seestrassenrecht abweichende Flussordnung gilt, ist diese Ordnung auch für Seeschiffe maassgebend; dagegen gilt das Seestrassenrecht auf den mit der See in Verbindung stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern, welche einer Flussschifffahrtsordnung ermangeln, auch für Flussschiffe, sofern sie Segler und Dampfer sind.

„Auf See“, „auf See und auf den Küstengewässern“.

Das Reichsgesetz bestimmt als räumliches Herrschaftsgebiet für das Verordnungsrecht des Kaisers

1. die See,
 soweit es sich um die Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe und das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen,
2. die See und die Küstengewässer,
 soweit es sich um Noth- und Lootsensignale für Schiffe handelt.

Da das Verordnungsrecht des Kaisers ein delegirtes ist, so kann die Ausübung desselben den Kreis der gesetzlichen Vollmacht mit Rechtswirkung nicht überschreiten. Das Strassenrecht vom 7. Januar 1880 definirt in der Einleitung als sein Anwendungsgebiet „die See und die mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer“, und das Hilfeleistungsgesetz (richtiger Verordnung) vom 15. August 1876 bestimmt im § 3 seine räumliche Ausdehnung mit gleichen Worten. Die Noth- und Lootsensignalordnung vom 14. August 1876 hält sich strenge an den Wortlaut des Vollmachtsgesetzes (Blankettgesetzes).

Es erhebt sich die Frage, ob der Sinn des erweiterten Wortlautes der beiden ersten Verordnungen über die Grenzen der Vollmacht des Reichsgesetzes hinausgeht, und ob der Sinn des mit dem Reichsgesetze übereinstimmenden Wortlautes der dritten Verordnung von dem der beiden ersten abweicht?

Die Antwort lautet in beiden Fällen verneinend.

Ein Schiff, welches Reisen über See macht, kann in die Lage kommen und ist in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle in der Lage, drei verschiedene Rechtsgebiete zu betreten: 1. die hohe See, 2. die Küstengewässer, 3. die Flüsse, Rheden und Häfen.

Die Landesgesetze, welche das Verhalten auf hoher See normiren, haben im Allgemeinen nur für die Landesunterthanen Geltung. Die Landesgesetze, welche für die Küstengewässer und Flüsse, Rheden, Häfen erlassen sind, binden In- wie Ausländer kraft des Territorialprinzipes der Landesgesetze. Dabei kann es vorkommen, dass ein anderes Landesgesetz für die Küstengewässer, ein anderes für die Rheden und wieder ein anderes für die Flüsse und Häfen besteht. Das ist z. B. der Fall da, wo die Mündung des Flusses zu einem anderen Staatsgebiete gehört, als der Flusslauf und die an demselben gelegenen Häfen. So durchlaufen die zwischen London und Köln fahrenden Frachtdampfer die hohe See, englische, holländische und deutsche Territorialgewässer. Der Fluss ist ein Theil des oder derjenigen Rechtsgebiete, welche seine Ufer bilden.

Denn das Flussbett ist ein unter Wasser stehendes Stück des Territoriums (Staatsgebietes). Als Grenze der Küstengewässer wurde bis in die neueste Zeit die Kanonenschussweite, d. h. die Möglichkeit thatsächlicher Beherrschung vom Lande aus durch die Waffen, angenommen. Jeder Fortschritt im Geschützwesen änderte diese Grenze.

Neuerdings hat die Gesetzgebung vielfach als Grenze die Dreimeilenzone angenommen und damit an Stelle einer variabeln eine fixe Grösse gesetzt. So bestimmt z. B. der art. 2 des internationalen Vertrages, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer vom 6. Mai 1886, welcher am 15. Mai 1884 in Kraft getreten ist, den Begriff der Küstengewässer als „das Gebiet bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der ganzen Längenausdehnung der Küsten des Landes und der davor liegenden Inseln und Bänke. In den Buchten ist das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie ab zu rechnen, welche in dem dem Eingange der Bucht zunächst gelegenem Theile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Oeffnung zuerst nicht mehr als 10 Seemeilen beträgt". Diese Begrenzung der Territorialgewässer beruht auf der Anschauung, dass jedes Volk die See so weit für sich in Anspruch nehmen dürfe, als man dieselbe sehen könne. So kam man auf die Dreimeilengrenze. Denn die Kimm ist von einer am Ufer der See stehenden Person von ca. 6 Fuss Grösse drei Seemeilen entfernt. Diese auf okularem und mathematischem Grunde beruhende Thatsache ist die natürliche Basis des Gesetzes. Es spielte wahrscheinlich der Gedanke hinein, dass man Besitz von einer Sache auch durch den Anblick derselben (oculis et aspectu) ergreifen könne. Und soweit der Besitz reicht, so weit reicht die Herrschaft, also auch das Recht. Alles, was jenseits dieser Grenze liegt, ist hohe See.

Nun würde es zweifelsohne ein höchst unbefriedigender Rechtszustand sein, wenn die Geltung des Strassenrechtes, der Hilfeleistungspflicht und der Noth- und Lootsensignale an der Dreimeilenzone Halt machte. Auf denjenigen Flüssen, welche einer landesgesetzlich geregelten Flussordnung entbehren, wie z. B. die Unter-Elbe, würde durch das eintretende Gesetzesvakuum eine wahre Kalamität geschaffen. Die grösste Kollisionsgefahr besteht gerade auf denjenigen Gewässern, auf welchen zeitweilig der intensivste Verkehr herrscht, und das sind die Flüsse, Flussmündungen und Küstengewässer. Gerade hier thut eine gesetzliche Regelung des Verkehrs am meisten Noth, hier trat zuerst das Bedürfniss derselben auf und hier griff die Gesetzgebung auch zuerst ein.

Man muss daher vernünftiger Weise annehmen, dass der § 145 des Reichsstrafgesetzbuches seine pflegende Hand diesem nothleidenden Gebiete nicht fern halten wollte. Ist diese Annahme gerechtfertigt, so sind die Worte „auf See" dahin zu verstehen, dass gemeint ist: „soweit der Seeverkehr reicht". Der Seeverkehr reicht nur soweit, als die mit der See im Zusammenhang stehenden Gewässer von Seeschiffen befahren werden. Das Strassenrecht und das Hilfeleistungsgesetz (§ 3) verdeutlichen also nur den Wortlaut des Reichsgesetzes. Sie geben keine authentische Interpretation. Diese kann nur ein Reichsgesetz, nicht eine Verordnung geben. Sie geben nur den wahren Sinn des Reichsgesetzes selbst mit anderen Worten wieder.

Soll aber die Noth- und Lootsensignalordnung diesseits des Seegestades ihre Geltung einbüssen? Der Schiffsführer, welcher z. B. bei der Bösch am Ufer der

Elbe ein Lootsensignal giebt, der Schiffer, welcher auf der Bank von Glückstadt auf Grund geräth und ein Nothsignal zeigt, übertritt nach dem Wortlaute des Gesetzes die Noth- und Lootsensignalordnung. Denn er benutzt die für die See und die Küstengewässer vorgeschriebenen Signale auf einem Flusse, also einem Gewässer, welches weder See noch Küstengewässer ist. Das ist sicherlich nicht der Sinn des Gesetzes. Man wird das Wort: „Küstengewässer“ im Sinne von „Territorialgewässer“ nehmen und auch den dem Seeverkehre geöffneten Flusslauf dazu rechnen dürfen und müssen. Das ist allerdings ein abnormer Begriff des Küstengewässers, nämlich im Küstengewässer im speziellen Sinne der Noth- und Lootsensignalordnung. Aber es ist schwer abzusehen, wie ohne diesen Behelf den Anforderungen des praktischen Lebens Genüge geschehen kann.

Eine Verbesserung der Gesetzesredaktion ist gewiss zu wünschen, aber schwerlich zu erhoffen. Denn die Noth- und Lootsensignalordnung hat in ihrem § 1 die „Küstengewässer“ in einer Weise definirt, welche ihr Geltungsgebiet völlig mit dem des Strassenrechtes und des Hülfeleistungsgesetzes identifizirt, und hierdurch das Bedürfniss nach einer Verdeutlichung des Blankettgesetzes praktisch beseitigt.

Freilich wird das Schönheitsgefühl des Juristen immer verletzt werden, wenn man den Wortsinn eines Gesetzes beugen muss, um praktischen Sinn in dasselbe zu bringen, und es trägt nicht zur Erhöhung oder auch nur Erhaltung des Respektes vor der deutschen Gesetzgebungskunst bei, wenn das Kaiserliche Verordnungsrecht, um innerhalb der Grenzen praktischer Vernunft wirken zu können, mit dem Scheine der Vollmachtsübertretung sich belasten muss.

§ 34.

2. Die einleitenden Gesetzesworte.

Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. Vom 7. Januar 1880.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc.

verordnen im Namen des Reichs, auf Grund des §. 145 des Strafgesetzbuchs (Reichs-Gesetzbl. 1876 S. 40) zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, unter Aufhebung der Verordnung vom 23. Dezember 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 475), was folgt:

Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, dass die zur Ausführung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.

I. Ausländische Rechte.

„mit der See im Zusammenhang stehenden u. s. w.“

Diese Worte fehlen im Strassenrechte fast aller übrigen Staaten.

Die Praxis der englischen und französischen Gerichte dehnt das Seestrassen-

recht auf diejenigen Binnengewässer (Flüsse, Kanäle etc.) aus, für welche keine Spezialgesetze erlassen sind.

Siam: auf See, in siamesischen Gewässern und Flüssen.

Nord-Amerika:

Gesetz vom 3. März 1885, betreffs Einführung der Revidirten Internationalen Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See.

sect. 1.

Vom Senate und Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Amerika ist im versammelten Kongresse verordnet, dass die nachfolgenden Revidirten Internationalen Regeln und Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See bei der Schifffahrt aller öffentlichen und privaten Schiffe der Vereinigten Staaten auf hoher See und in allen Küstengewässern der Vereinigten Staaten, ausgenommen in denjenigen, für welche anderweitige Vorschriften erlassen sind, befolgt werden sollen, nämlich:

(folgt ein dem englischen Gesetze wörtlich gleichlautender Inhalt.)

sect. 2.

Alle Gesetze und Theile von Gesetzen, welche unvereinbar sind mit den vorstehenden Revidirten Internationalen Regeln und Vorschriften für die Schifffahrt aller öffentlichen und privaten Schiffe der Vereinigten Staaten auf hoher See und in allen Küstengewässern der Vereinigten Staaten, sind hiermit aufgehoben, ausgenommen diejenigen für die Schifffahrt der Schiffe in den Häfen, auf den Seeen und Binnengewässern der Vereinigten Staaten.

Dieses Gesetz soll gelten und Wirkung ausüben und in Kraft sein seit und nach dem 1. September 1884 (ist aber erst am 3. März 1885 genehmigt).

II. Exegese (siehe § 33).

„Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe".

Der Inhalt des Gesetzes geht weiter als sein Titel.

Das Gesetz bezeichnet sich selbst als Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. Die Vorschrift des art. 13, welcher eine Mässigung der Fahrgeschwindigkeit im Nebel anbefiehlt, lautet aber ganz allgemein und ist nicht ausschliesslich als Kollisionspräventivmittel aufzufassen. Das Gesetz will durch diesen Befehl auch andere Seeunfälle, z. B. Strandungen, Schiffbrüche an Eisbergen u. s. w. verhüten.

Der Kollektivname „Strassenrecht auf See" für den Komplex der Gesetzesimperative ist nach doppelter Richtung zu eng. Denn das Gesetz will nicht blos auf See, sondern auch auf den mit der See im Zusammenhang stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern gelten, und es will nicht lediglich Kollisionen vorbeugen, sondern in seinem art. 13 auch anderen Seeunfällen.

Das Gesetz enthält die Fahrregeln im Seeverkehr.

Es schreibt dem Schiffsführer, dessen Schiff in Fahrt ist, vor, was er mit Rücksicht auf andere Schiffe und sein eigenes Schiff zu thun hat. Und da das

andere Schiff möglicher Weise nicht in Fahrt sich befindet, so ertheilt es auch diesem bestimmte Erkennungszeichen zu. Denn die Möglichkeit der Befolgung einer Fahrregel beruht auf der Erkenntniss der Lage des anderen Schiffes.

Die Vorschriften für die nicht in Fahrt befindlichen Schiffe sind das Komplement der Fahrregeln.

„Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf dem Schiffe vorhanden".

Die blosse Thatsache des Fehlens eines einzigen Signalapparates, sei es Licht- oder Schall-Signalapparates, ist ein strafbares Vergehen.

Trotz Vollständigkeit der Signalapparate verfällt der Schiffer in Strafe, falls auch nur eines derselben sich nicht in brauchbarem Zustande befindet, d. h. nicht den gesetzlichen Erfordernissen, mögen diese nun die Leucht- oder Schallweite, den Lichtwinkel oder was sonst betreffen, entspricht.

Es ist irrelevant für den Eintritt der Strafe, ob der Schiffer in die Lage gekommen war oder kommen konnte, von den Signalapparaten Gebrauch zu machen. Es genügt für die Strafbarkeit der Unterlassung, dass die Apparate auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern zu irgend einer Zeit, speziell die Lichtapparate zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, sich nicht an Bord befunden haben.

Die Entfernung eines Signalapparates von Bord zum Zweck der Reparatur legt also die Pflicht der sofortigen Beschaffung eines, wenn auch nur provisorischen, Ersatzapparates auf.

Dass Nothstand (höhere Gewalt) eine Entschuldigung ist, ist selbstredend.

Da der Schiffer nach Massgabe des art. 478 des deutschen Handelsgesetzbuches „bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat und für jeden Schaden, welcher aus der Verletzung der ihm im Handelsgesetzbuche auferlegten Pflichten (wozu auch die Verhütung von Schiffskollisionen gehört art. 736 ff.) entsteht, haftet", und da der art. 24 unserer Verordnung ihn „für die Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmassregel, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird", verantwortlich macht: so erhellt hieraus die Pflicht, wenigstens für die Positionslichter eine Reserve-Kollektion an Bord zu haben. Denn mit dem Abgange einzelner oder mehrerer derselben während des Gebrauches ist erfahrungsmässig als einem „Ereigniss und Zufall der Seefahrt" zu rechnen.

Das Inventarium der Signalapparate ist hiernach das folgende:

Für ein Segelschiff: 1 grüne und 1 rothe Seitenlaterne (art. 6),
1 grüne und 1 rothe Reserveseitenlaterne,
3 rothe Kugellaternen (art. 5),
1 weisse Kugellaterne (art. 8),
1 weisse Reservekugellaterne,
1 weisse Laterne (art. 11),
Material zum Flackerfeuer (art. 11),
3 schwarze Bälle (art. 5),
1 Nebelhorn (art. 12),
1 Glocke (art. 12).

Für ein Dampfschiff: 1 grüne und 1 rothe Seitenlaterne (art. 3),
1 grüne und 1 rothe Reserveseitenlaterne,
2 weisse Toplaternen (art. 3 und 4),
2 weisse Reservetoplaternen,
3 rothe Kugellaternen (art. 5),
1 weisse Kugellaterne (art. 8),
1 weisse Reservekugellaterne,
1 weisse Laterne (art. 11),
Material zum Flackerfeuer (art. 11),
3 schwarze Bälle (art. 5),
1 Dampfsignalapparat (art. 12),
1 Nebelhorn (art. 12),
1 Glocke (art. 12),
1 Dampfpfeife (art. 19).

Für ein Lootsenfahrzeug, wenn es ein Dampfschiff ist, die für Dampfschiffe vorgeschriebenen Signalapparate,
und wenn es ein Segelschiff ist, die für Segelschiffe vorgeschriebenen Signalapparate.

Für ein offenes Fischerfahrzeug und andere offene Boote:
1 weisse Laterne (§ 2),
1 Reservelaterne,
Material zum Flackerfeuer (§ 2 der Verordnung von 1881).

Sollen die Signalapparate vollständig sein, so müssen mindestens die sogenannten Positionslaternen in je 2 Exemplaren vorhanden sein, also 2 grüne, 2 rothe Seitenlichter und 2 Ankerlichter sich an Bord befinden. Denn da dieselben stets ihre gesetzlich normirte Leuchtkraft bewahren sollen, so wird es bei Schnee- und Regenwetter nöthig, sie häufig zu trimmen. Während des Putzens aber müssen sie, da sie dann von ihrer Stelle entfernt und binnenbords genommen sind, durch andere gleichwerthige Lichter ersetzt werden. Denn die Lichter sollen ununterbrochen (art. 3) von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang (art. 2) leuchten. Das Gleiche gilt von der Toplaterne der Dampfschiffe. Diese muss in 4 Exemplaren vorhanden sein, da jedes Dampfschiff in die Lage kommen kann, Schlepperdienst zu leisten. Es liegt nicht im Belieben der Dampfschiffsführer, sich dieser Eventualität zu entziehen. Das Hilfeleistungsgesetz vom 15. August 1876 verpflichtet jeden Schiffsführer zur Leistung des „erforderlichen“ Beistandes nach stattgehabtem Zusammenstosse, und der ohne erhebliche eigene Gefahr ausführbare erforderliche Beistand kann sehr wohl und wird vielfach in einer Bergung durch Leistung von Schleppdiensten bestehen.

§ 35.

3. Definition von Dampfschiff und Segelschiff.

Artikel 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelschiff, dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: nicht mit Dampf fährt.

" " jedes mit Dampf fahrende Schiff.

Russland: ohne Dampf fährt.

" unter Dampf fährt.

II. Exegese.

„Nicht unter Dampf ist"; „Unter Dampf ist."

Der Wortlaut ist nicht glücklich. Der Sinn ist:

Als Dampfschiff im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes Dampfschiff, welches durch Dampfkraft und so lange es durch Dampfkraft allein oder unter Zuhülfenahme von Segeln getrieben wird.

Als Segelschiff im Sinne dieses Gesetzes gilt:

1. jedes Segelschiff,
2. jedes Dampfschiff, welches allein durch Segel- und nicht durch Dampfkraft getrieben wird.

Hieraus folgt:

Ein unter Segeln fahrendes Dampfschiff, welches Feuer und normale Dampfspannung hält, aber die Schraube entkoppelt hat, gilt als Segelschiff. Denn es hat zwar Dampf in Reserve, aber benutzt denselben zur Zeit nicht zur Fahrt, sondern vielleicht zu anderen Zwecken, vielleicht momentan gar nicht.

Dem „durch Dampfkraft getrieben werden" steht im Sinne des Gesetzes gleich das „jederzeit oder momentan in der Lage sein, durch Dampfkraft getrieben zu werden". Also ein auf Schiffsgelegenheit wartender Schleppdampfer, welcher seine Maschine gestoppt und die Feuer gedämpft hat, ist ein Dampfschiff. Weil man diese und ähnliche Fälle im Auge hatte, wählte man den Ausdruck „unter Dampf sein" statt „unter Dampf fahren oder augenblicklich zu fahren bereit sein".

Der Wortlaut der österreichisch-ungarischen Verordnungen: „fährt" statt „ist" in der deutschen und englischen ergiebt keinen abweichenden Sinn. Auch ein unter kleinen Segeln beigedrehter Dampfer mit gestoppter Maschine ist im Sinne des Gesetzes „in Fahrt".

In stark frequentirten Gewässern sollten Dampfschiffe nie, auch nicht bei raumem Winde, durch Segelführung die Dampfkraft unterstützen. Denn bei frischem Winde überwiegt die Kraft des Dampfes die der Raasegel nur in geringem Grade oder gar nicht. Werden auf einem mit arbeitender Schraube unter Segel dicht am Winde liegenden Dampfschiffe durch eine Wendung in den Wind oder ein plötzliches Umspringen des Windes die Raasegel backgelegt, so wird das Dampfschiff in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle seine Steuerkraft verlieren; und das um so gewisser, da, wenn Segel gesetzt sind, die Dampfspannung aus Rücksichten der Kohlenersparniss reduzirt zu werden pflegt.

Ein Stoppen und gar Rückwärtsgehen aber ist einem mit raumem Winde oder platt vor dem Winde laufenden und gleichzeitig segelnden Dampfer in der Regel vollends unmöglich.

Gesegelt wird regelmässig nur von Kriegsschraubendampfern in Friedenszeiten, um Kohlen zu sparen, also aus Ersparnissrücksichten. Und dieses ist ein sehr gewöhnlicher Fall. Dagegen werden die Segel auf Handelsschraubendampfern nur dann als alleiniger Motor benutzt, wenn die Maschine in Folge erlittener Havarie nicht in Betrieb gehalten werden kann. Daher auch die in der Regel sehr erhebliche Differenz in der Fahrgeschwindigkeit zwischen Kriegs- und Handelsschiffen. Erstere machen unter Segel durchschnittlich 5 Meilen, letztere unter Dampf circa 8 bis 9 und, wenn sie Postpacketdampfer sind, etwa 14 bis 15 Knoten, vereinzelt sogar 18 bis 22 Knoten. Dann heisst man sie Schnelldampfer.

§ 36.

4. Lichter und Bälle.

a) Zeit der Lichterführung.

Artikel 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

I. Ausländische Rechte.

Russland: von allen Fahrzeugen, wobei keine anderen Lichter geführt werden dürfen.

England: in den Artikeln 3 bis 11.

Oesterreich-Ungarn: in den Artikeln 3 bis 10.

Frankreich und Belgien: kein anderes Licht darf an der Aussenseite des Schiffes scheinen (statt: „und keine anderen").

II. Exegese.

„Lichter."

Das Wort Licht ist im Sinne von Lichtquelle gebraucht. Gemeint sind insbesondere die verbrennenden Körper und die Elektrizität, also Flammen- und Glühlicht.

Als bester Lichtstoff ist heutzutage am meisten das Paraffin in Gebrauch. Einzelne grosse Dampfer sind mit elektrischem Licht versehen. Oel und ungereinigtes Petroleum sind selten von genügender Leuchtkraft und sollten daher nicht verwendet werden.

„Die erwähnten Lichter und keine anderen."

Einen Bruch in dieses Verbot machen die Zollgesetze durch Anordnung der Zolllichter. So auch z. B. das deutsche Zollregulativ für die Unterelbe vom 28. Juni 1888 in § 7 und § 28.

Einen zweiten Bruch machen die durch die englische Gesetzgebung innerhalb gewisser Ortsgrenzen zugelassenen Privatsignale einer Anzahl englischer und ausserenglischer Dampfschifffahrts-Gesellschaften. Genau genommen werden diese Privatsignale aber nicht „geführt", d. h. permanent gezeigt, sondern nur „gezeigt", d. h. temporär gezeigt. So zeigen z. B. die Schiffe des Norddeutschen Lloyd auf Grund des cap. 21 des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1873 in der Nähe von Hurst Castle:

a) als Postdampfer von der Besahnsgaffelpiek ein grünes, rothes und weisses Licht senkrecht untereinander,

b) als Extradampfer vom Backbordende der Fockraa ein weisses, rothes und grünes Licht senkrecht untereinander,

c) auf der Baltimore-Linie von der Besahnsgaffelpiek ein grünes, rothes und weisses Licht horizontal nebeneinander,

d) auf der New-Orleans-Linie ein rothes, weisses und grünes Licht von der Besahnsgaffelpiek in Dreiecksform und zwar so, dass von der Küste aus gesehen links oben ein rothes Licht, rechts oben ein weisses Licht und nach unten an der Spitze des Dreiecks ein grünes Licht gezeigt wird,

e) auf der Westindischen Linie vom Backbordende der Fockraa ein grünes und ein rothes Licht senkrecht untereinander.

Einen dritten Bruch in das Gesetz macht der Fall der Noth. Der art. 23 macht ein Abweichen auch von der Vorschrift des art. 2 unter besonderen Umständen zur Pflicht. Ein Schiff, dessen Masten gekappt oder gebrochen sind, kann vielleicht nicht die 3 rothen Laternen in der vorgeschriebenen Weise führen. Ein Schiff, dessen Seitenlichter nebst Lichtschirmen von der See weggerissen sind, muss sich momentan mit anderen Laternen behelfen, ein zertrümmertes Ankerlicht kann im Nothfall durch ein Dampfertoplicht ersetzt werden u. s. w. u. s. w.

Eine vierte Ausnahme machen diejenigen Hafen-, Kanal- und Flussschifffahrtsordnungen, welche der Reichsverordnung ab- oder derogiren, eine fünfte die landesrechtlichen Vorschriften über Stations- und Signallichter für zwei oder mehrere, also im Geschwader fahrende Kriegsschiffe und für unter Bedeckung fahrende Schiffe.

Grosse Sorgfalt ist insbesondere darauf zu verwenden, dass von irgend einem Punkte ausserhalb des Schiffes aus kein anderes Licht als die vorgeschriebenen Signallichter sichtbar ist.

Hiergegen wird von den meisten, speziell von den Personendampfern, ganz allgemein gefehlt. Durchgehends sind nämlich die Zwischendecks- und Kajütenlichter nicht verhängt oder durch farbige Vorhänge ungenügend verdunkelt, so dass wenigstens während eines Theiles der Nacht eine Mehrheit von weissen resp. farbigen Lichtern an jeder Schiffsseite unter Deck sichtbar sind.

Und nicht selten sind auch die in den Deckskajüten über die Regeling hinausragenden Hängelampen nicht derartig verdeckt, um ausserhalb des Schiffes ganz unsichtbar zu sein.

„Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.“

Zwischen den Wendekreisen (in der heissen Zone) giebt es bekanntlich fast keine Dämmerung. Die Nacht fällt hernieder, sozusagen wie ein schwarzes Tuch. Plötzlich ist man in tiefe Finsterniss gehüllt.

Hier fallen Sonnenuntergang und Nacht in einem kurzen Zeitabschnitt zusammen. Dagegen in der gemässigten Zone (zwischen Polar- und Wendekreisen) folgt auf den Sonnenuntergang eine längere Zeit der Dämmerung, eines anfangs hellen und später mehr und mehr verdunkelten Zwielichts. Und ebenso geht dem Sonnenaufgang die Morgendämmerung vorher. Hier, wo speziell zwischen dem Wendekreise des Krebses und dem nördlichen Polarkreise der Welthandelsverkehr am stärksten pulsirt, ist es von erheblicher Wichtigkeit, den Zeitpunkt des Beginnes

der Lichterführung präzise zu fixiren. Die Bestimmung des Gesetzes ist im Hinblick auf die Unmerklichkeit der Uebergänge der Dämmerung in Nacht eine sehr glückliche zu nennen.

In der Zeit vom 15. Mai bis 1. August giebt es freilich nördlich vom 60. Breitengrade eigentlich keine Nacht, da die Sonne nicht so tief untergeht, dass es ganz dunkel wird. Es beginnt erst zu dunkeln, nachdem die Sonne 18 Grad unter den Horizont gesunken ist, und dämmert schon, wenn die Sonne sich auf 18 Grad ihrem Horizonte wieder nähert. Aber trotzdem empfiehlt sich die gesetzliche Fixirung als eine gute und sichere Grenze. Zwischen den Polen und den Polarkreisen dagegen brauchen während der Zeit der Mitternachtssonne keine Lichter geführt zu werden. Die Bedeutung dieses Satzes beschränkt sich im Wesentlichen auf die Fahrt an der Küste Norwegens entlang bis Hammerfest und Vadsö.

§ 37.

b) Art der Lichterführung.

α) Für Dampfer.

Artikel 3.

Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) an oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Kompassstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist.

I. Ausländische Rechte.

England: Ein Seedampfschiff (sea-going).

Nord-Amerika (U. S.): Alle den Ocean befahrende Dampfschiffe (ocean-going) und segelführende Dampfschiffe.

England: 20 Fuss.

Dänemark: 20 Fuss.

Russland: 20 Fuss.

Oesterreich-Ungarn: bei reiner Atmosphäre auf eine Entfernung von . . .

Russland: Seedampfschiffe.

Belgien: (statt: bei klarer Luft): ohne Nebel, Regen, dickes Wetter oder Schneefall.

Holland: wenn es unter Dampf (statt „in Fahrt") ist.

II. Exegese.

„Ein Dampfschiff."

Es braucht kein Seedampfschiff zu sein. Auch ein Flussdampfschiff unterliegt auf dem dem Seeverkehre dienenden Theile des Flusslaufes oder eines Kanales in Ermangelung andersgearteter gesetzlicher Normirungen ohne Weiteres dem Seestrassenrechte.

„In Fahrt."

Im Sinne des Gesetzes ist jedes Schiff in Fahrt, welches nicht vor Anker oder an Schiffspfählen oder Landfesten oder Tonnen u. s. w. vertaut liegt oder an Grund sitzt.

Ein Schiff, welches seine Anker schleppt, ist in Fahrt. Ein Schiff, welches beigedreht hat, ist in Fahrt. Ein Schiff, welches treibt, mag es im Uebrigen manöverirfähig sein oder nicht, ist in Fahrt. Ein Schiff, welches in einer Windstille regungslos liegt und keinen Weg durchs Wasser macht, ist in Fahrt. Ein Schiff, welches gegen den Strom sich auf derselben Stelle hält, also Fahrt durchs Wasser, aber nicht über den Grund macht, ist in Fahrt. Desgleichen ein Schiff, welches im Strom treibt, also wohl Fahrt über den Grund, aber nicht durchs Wasser macht. Ein vor seinen Netzen reitendes Fischerfahrzeug ist in Fahrt; desgleichen ein Fischerfahrzeug mit ausgesetzten Angelleinen oder Schleppnetzen.

Wollte man dies nicht annehmen und jedes Schiff, welches keine Fahrt durchs Wasser macht, als nicht in Fahrt befindlich behandeln, so müsste ein Dampfschiff, welches durch Rückwärtsschlagen der Schraube seiner Pflicht, aus dem Wege zu gehen, in einem gegebenen Falle nachkommt, bei Nacht in demselben Augenblicke, wo die Vorwärtsfahrt sistirt ist, die Seitenlaternen und das Toplicht einholen, wofern es nicht vorzöge, durch effektives Rückwärtsfahren sich das Recht der Lichterführung zu konserviren. Das weisse Ankerlicht dürfte es nicht aufsetzen, da es nicht vor Anker liegt. Also würde es gar kein Licht führen und einfach plötzlich unsichtbar werden. Das ist ein Unding und vom Gesetze nicht gewollt. Denn das Gesetz kennt als Gegensatz des „in Fahrt" nur das „vor Anker". Nur bei durch Unfall manöverirunfähigen Schiffen gilt eine abweichende Festsetzung. Darüber siehe art. 5.

Das Gesetz enthält keine Vorschrift darüber, dass besondere Lichter auf einem Dampfschiffe zu führen sind, welches weder Segel gesetzt hat noch Dampfspannung hält, obgleich es im Uebrigen nicht manöverirunfähig ist. In diesem Zustande befinden sich bisweilen im Schlepptau liegende Dampfer. Als Segelschiffe gelten sie nicht, weil sie nicht unter Segel sind, und als manöverirunfähig nicht, weil ihre Manöverirunfähigkeit nicht durch einen Unfall verursacht ist, sondern auf freiwilligem Entschlusse des Schiffers beruht. Nur in Italien, Norwegen, Russland und Dänemark liesse sich allenfalls diese Auffassung rechtfertigen, weil die Gesetze dieser Länder die Ursache der Manöverirunfähigkeit ignoriren. Man wird sie als Dampfschiffe auffassen müssen, obgleich sie nicht unter eigenem Dampfe sind, nicht selber Dampf aufhaben, sondern unter fremdem Dampfe, nämlich dem Dampfe des Schleppers, fahren, also doch immerhin unter Dampf sind, durch Dampfkraft fortbewegt werden.

Es ist also Vorsicht beim Begegnen eines solchen Schleppzuges geboten, da

man nicht weiss, ob der geschleppte Dampfer durch eigene Kraft den Manövern des Schleppers sekundiren kann, oder lediglich auf die Vermittelung der Manöver durch die Zugkraft der Schlepptrosse angewiesen ist. Im letzteren Falle ist die Manöverirfähigkeit des geschlepptem Dampfers bei sehr langsamer Fahrt gleich Null.

Der für Dampfschiffe geltenden Vorschrift, bei gefahrdrohender Näherung anderer Schiffe zu stoppen oder gar rückwärts zu gehen, sind diese Dampfschiffe völlig unvermögend zu gehorsamen.

„An oder vor dem Fockmast.“

Wenn das weisse Licht ununterbrochen sichtbar sein soll, so muss es am Masttop geführt werden oder wenigstens über der Fockraa oder am Fockstag, aber wohl gemerkt: über dem Focksegel oder vor demselben. Denn sonst wird es durch die Stagsegel verdunkelt.

„über dem Schiffsrumpf.“

Das will sagen: über dem ganzen Schiffskörper. Eine Anbringung der Lichter 6 Meter über dem Deck, während ein Oberdeck, z. B. die Back, dem Auge des sich Nähernden die Distanz zwischen Licht und Schiffskörper verkürzt, ist ungesetzlich.

b) An der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: bei reiner Atmosphäre auf eine Entfernung von . . .

Belgien: (statt: bei klarer Luft): ohne Nebel, Regen, dickes Wetter oder Schneefall.

II. Exegese.

„An der Steuerbordseite.“ „An der Backbordseite.“

Es ist das Wort „Seite“ nicht im strikten Sinne von Aussenseite, Aussenhaut des Schiffes zu nehmen, sondern unter Seite die rechts oder links von der Kiellinie liegende Schiffshälfte verstanden. Demnach ist eine Anbringung der Seitenlichter an Deck, sobald dies nur nicht in der Kiellinie geschieht, nicht gesetzwidrig. In der That führen eine Anzahl grosser Seedampfer die Seitenlichter vorne auf der Back in kleinen (mannshohen) Leuchthürmen in einem Abstande von kaum einem Viertheile der grössten Schiffsbreite voneinander. Die meisten Schiffe führen allerdings heutzutage die Seitenlichter aussenbords. Es kommen drei verschiedene Standorte vor:

1. Die üblichste Placirung ist ungefähr mittschiffs in der Höhe des Segelbalkens im Hauptwant oder an der Kommandobrücke, d. h. der grössten

Schiffsbreite. Der Zweck bei der Wahl dieses Platzes ist die Freiheit des Lichtwinkels von verdunkelnden Körpern, wie Tauen, Takeln, Booten, Davits, Krahnbalken, Winden, Segeln u. s. w.

2. Vielfach sind die Seitenlichter ganz vorne angebracht, im Fockwant oder selbst auf der Back. Der Zweck bei der Wahl dieses Platzes ist, bei unsichtigem Wetter die Leuchtkraft der Seitenlichter soweit als möglich vor dem Schiffsrumpfe wirken zu lassen. Vor der Lichtquelle soll nicht ein mehr oder weniger grosser Raum schon durch den Schiffskörper besetzt sein.

3. Häufig findet man die Seitenlichter ganz hinten nahe dem Heck postirt, meistens in den Besahnswanten, bisweilen an nach Aussen drehbaren Davits ausgeschwungen. Der Zweck bei der Wahl dieses Platzes ist, die Ausgangsfläche des dunklen Winkels hinter dem Schiffe so weit als angängig nach hinten zu verlegen und die Grenze zwischen den kurskreuzenden und überholenden Schiffen im Sinne des Ueberholens aufs Engste einzuschränken, im Sinne des Kurskreuzens nach Möglichkeit auszudehnen.

Der erste Standort ist der im Seeverkehr im Allgemeinen gebräuchlichste.

Der zweite Standort ist neuerdings besonders auf vielen englischen Schiffen Mode geworden.

Der dritte Standort wird vorwiegend von französischen Schiffen beliebt.

Das Gesetz enthält weder über die Art noch über den speziellen Ort der Anbringung der Seitenlichter Vorschriften. Es begnügt sich mit der Angabe der Grenzen des Lichtfeldes, indem es den Lichtwinkel durch Namhaftmachung der Strichzahl und die Lichtstärke durch Bezeichnung des zu bestreuenden Raumes kennzeichnet. Die Bordseite ist die einzige allgemeine Ortsbestimmung.

Daher entspricht dem Gesetze sowohl eine Lichterführung ganz vorne, wie mittschiffs, als auch hinten. Nur wird man, wenn das Heck stark abfällt, weil die Formen des Schiffsrumpfes sich stetig verjüngen, die Seitenlichter letzteren Falls an verstellbaren Davits befestigen müssen, damit sie nicht theilweise durch den Rumpf verdeckt werden.

c) An der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: bei reiner Atmosphäre auf eine Entfernung von . . .

Belgien: (statt: bei klarer Luft): ohne Nebel, Regen, dunkles Wetter oder Schneefall.

„ein weisses, ein grünes, ein rothes Licht.“

Licht ist nach der heutzutage herrschenden Undulationstheorie eine Wellenbewegung des Lichtäthers. Die konstante Zeit, in welcher jedes Aetherteilchen

denselben Weg mit derselben Geschwindigkeit durchläuft, nennt man die Schwingungsdauer. Die auffallendste Eigenthümlichkeit, durch welche sich Licht verschiedener Schwingungsdauer von einander unterscheidet, ist die Farbe. Während der Zeit einer Schwingungsdauer pflanzt sich das Licht um eine Wellenlänge fort, d. h. die Wellenlänge (Berg und Thal) ist gleich der Schwingungsdauer multiplicirt mit der Fortpflanzungsgeschwindigkeit. Die Wellenlängen der Farben sind nun in Milliontheilen eines Millimeters, wie folgt:

Farbe	Wellenlänge	Fraunhofer'sche Linie
Roth	687,8	B
Goldgelb	588,8	D
Grün	526,5	E
Cyanblau	485,3	F
Violett	396,3	H

Nach der von Th. Young in seinen lectures on natural philosophy, London, 1807 zuerst aufgestellten Hypothese, welche lediglich eine speziellere Durchführung des Gesetzes der specifischen Sinnesenergie ist, sind nun die Farbenempfindungen auf 3 Grundempfindungen zurückzuführen.

Es giebt nach Young nämlich im Auge 3 Arten von Nervenfasern.

Die Reizung der ersten erregt die Empfindung des Roth
„ „ „ zweiten „ „ „ „ Grün
„ „ „ dritten „ „ „ „ Violett.

Diese 3 Fasern werden von objektivem homogenen Licht je nach seiner Wellenlänge in verschiedener Weise erregt.

Die rothempfindenden Fasern werden am stärksten von dem Lichte grösster Wellenlänge, die grün empfindenden Fasern von demjenigen mittlerer und die violett empfindenden Fasern von demjenigen kleinster Wellenlänge erregt. Eine ziemlich gleichstarke Erregung aller Fasern giebt die Empfindung: weiss.

Die Nutzanwendung aus obigen Sätzen für ein Schiffslichtersystem ergiebt folgende Resultate:

Das weisse Licht ist das vollkommenste an raumdurchdringender Kraft. In der That genügt es den Anforderungen des Gesetzes. Das goldgelbe Licht ist wegen seiner Aehnlichkeit mit dem weissen, zumal bei dicker Luft und im Nebel, nicht verwendbar.

Das rothe Licht genügt den gesetzlichen Ansprüchen, wenn es bei geeigneten Brennern mit Reflektoren und plankonvexen oder dioptrischen Linsen versehen ist.

Das grüne Licht bietet schon grosse Schwierigkeiten in der Realisirung der Bedingungen des Gesetzes.

Der Intensität nach folgen also auf einander: weiss, roth, grün. Nur diese bleiben als für den Seegebrauch verwendbare Farben übrig, da bei Blau auf eine deutliche Erkennbarkeit nur bis zu einer Entfernung von etwas mehr als $^1/_2$ bis $^3/_4$ Seemeilen zu rechnen ist.

Die Färbung der Gläser für die Seitenlaternen darf nicht zu dunkel sein. Für Roth ist das beste eine Kupferfärbung, doch genügt auch jedes andere Roth. Bei den grünen Seitenlaternen muss die Färbung hellblau-grün sein. Gelb-grün oder Gras-grün genügt nicht. Es ist der Versuch gemacht, die farbigen Lichter

durch ein farbloses Glas scheinen zu lassen und hinter der Flamme vor den Reflektor ein farbiges Glas zu setzen, um die Absorption des Lichtes zu verringern. Die Resultate scheinen zur Fortsetzung nicht zu ermuntern.

Zur Ausgleichung der Verschiedenheit der Lichtstärken von Roth und Grün muss der Docht, wenn er ein Flachbrenner ist — dieser ist dem runden Docht mit Cylinder vorzuziehen — für die grüne Laterne bei Petroleumlampen mindestens 2,8 cm, und bei Oellampen mindestens 4 cm breit sein, während er für die rothe Laterne bei Petroleumlampen nur 2,2 cm und bei Oellampen nur 3 cm breit zu sein braucht.

„gleichmässiges und ununterbrochenes Licht.“

Diesem Erfordernisse genügt wohl kaum 1 Prozent der heutzutage üblichen Positionslaternen, welche vielmehr nicht in ihrer ganzen Ausdehnung gleichmässig lichtdurchlässig sind. Einige Partien im Strahlenbüschel sind nämlich weniger intensiv als andere. Die dunkelen Partien liegen in der Regel zwischen 25° und 40° von vorne gerechnet. Ein Schiff, welches innerhalb dieses Winkels auf das Licht lossteuert, wird das in allen anderen Winkeldistanzen gut sichtbare Licht weniger deutlich erkennen.

Gefunden werden diese Partien unschwer durch den Foucault'schen Photometer.

„ein helles weisses Licht“ „sichtbar ist.“

Die Art, wie bisweilen das Trimmen der Lichter in der Praxis des Lebens gehandhabt wird, illustriren folgende beiden Vorkommnisse.

Das eine Mal hatte der Schiffsjunge Werg aus einem alten Want ölig gemacht, in Asche umgedreht, damit den Reflektor bearbeitet und das Glas „blank gemacht“.

Das andere Mal putzte ein Junge Lampe und Glas mit einem in Petroleum getauchten Lappen.

In den Verklarungen liest man dann den stereotypen Satz:

„Unsere Lichter waren ordnungsmässig angebracht, gut getrimmt und brannten hell und klar.“

Dieser Uebelstand wird vollständig beseitigt, wenn, wie dies auf vielen Kriegsschiffen der Fall ist, die Lichter nur unter Deck und unter Aufsicht getrimmt werden. Im Bug dieser Schiffe befindet sich ein nach aussen durch starke Glasplatten geschützter Ausbau, in welchen das Licht eingesetzt wird, ohne je wieder an Deck zu kommen, so lange es brennt.

„von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars.“

Jeder praktische Seemann kennt aus eigener Anschauung oder von Hörensagen die — man möchte sagen virtuose — Ungeschicklichkeit, mit welcher vielfach das Aussetzen und Einziehen der Positionslaternen stattfindet. Ihr korrespondirt die Nachlässigkeit des Wachhabenden, der statt eines zuverlässigen Mannes den Schiffsjungen zu diesem wichtigen Dienste verwendet.

Das mag gehen, wenn weit und breit kein Licht in Sicht ist. Aber auf Flüssen, belebten Revieren, in der Nähe anderer Schiffe ist dies ein sträflicher Leichtsinn. Der Vorgang beim Wegnehmen der Lichter ist leider typisch. Lang-

sam geht der Junge nach dem Bug des Schiffes, langsam hebt er die Laterne von ihrem Gestell, dreht sich mit der brennenden Laterne dann derart um, dass der Lichtschein über den anderen Bord fällt, und setzt sie an Deck oder auf die Roof. Ebenso macht er es mit der anderen Laterne.

Hierauf geht er mit beiden Laternen langsam nach dem Achterdeck, überlässt es dem Zufall, wohin unterdessen die Lichter scheinen, und löscht endlich gemächlich eins nach dem andern aus.

In der Nähe befindliche Schiffe in Fahrt sind durch das Scheinen der Seitenlichter an verschiedenen Stellen und über den verkehrten Bord während dieser ganzen Zeit irregeführt. Dieses Verfahren ist ein sehr geeignetes Mittel, Kollisionen herbeizuführen, und wird sie gewiss auch schon zur Folge gehabt haben.

„von solcher Lichtstärke."

Die Gläser aller Laternen, nicht blos der Seitenlaternen, müssen im vertikalen Durchschnitt von plankonvexer Form oder Theile Fresnel'scher linsenartiger Gläser (Refraktoren) sein.

„20 Striche", „10 Striche".

Sollen die Positionslaternen diesem Erfordernisse entsprechen, so muss der Bogen, den das linsenartige Glas umfassen muss, bei der Toplaterne 240° und bei den Seitenlaternen 120° betragen. Ferner muss die Stellung der Lampe zum linsenartigen Glase derart sein, dass die von der Mitte der Flamme resp. des Brenneraufsatzes nach den Enden des linsenartigen Glases gezogenen Linien bei den Seitenlaternen einen Leuchtwinkel von 14 Kompassstrichen, bei der Toplaterne von 24 Kompassstrichen einschliessen.

(Siehe Fig. 94 und 95 im Anhang.)

Endlich muss der Reflektor so weit gekrümmt sein, dass auch nach den äussersten Rändern des linsenartigen Glases die reflektirten Strahlen geworfen werden können.

„10 Striche".

Nach dem Gesetze soll man jedes der farbigen Lichter in einem Winkel von 10 Strichen oder 112° 30′ sehen.

Diese 10 Striche sind dem Bedürfnisse, bei Nacht überholende von kurskreuzenden Schiffen zu unterscheiden, entsprungen. Die 2 Striche achterlicher als dwars sind ein Durchschnitt. Der Winkel von 90° erschien als ungenügend, weil, wenn die Seitenlichter auf dem Vorderschiffe placirt sind, die Borde querab hinter dem Lichte unbeleuchtet sein würden.

4 Striche achterlicher als dwars hätte einen wegen der grossen Zahl zweifelhafter Kurse überflüssig grossen Leuchtwinkel gegeben. So gelangte man zu den 10 Strichwinkeln. Eine merkwürdige Analogie zu diesem Lichtfelde bildet das Sehfeld des Auges. Das Gesichtsfeld des Auges, in welchem nur der eine Punkt den man fixirt, deutlich, alle übrigen dagegen nur undeutlich gesehen werden, ist trotz seiner grossen Ausdehnung geeignet, die Hauptzüge der ganzen Umgebung mit einem schnellen Blicke aufzufassen und neu auftauchende Erscheinungen an den Seiten des Gesichtsfeldes sogleich zu bemerken. Beide Augen zusammen über-

schauen nämlich, wenn ihre Axen parallel in die Ferne gerichtet sind, einen horizontalen Bogen von 180° oder gar mehr Graden.

Dieses überschaubare Feld wird durch die Bewegung der Augen noch vergrössert. Normale Augen können eine Drehung, welche zirka 28° nach beiden Seiten beträgt, ohne erhebliche Schwierigkeit ausführen. Kurzsichtige Augen haben eine beschränktere Beweglichkeit und erreichen nur einen Seitenwendungswinkel von 20° im Durchschnitt. Während also der festgehaltene Blick ohne Bewegung des Kopfes ein Gesichtsfeld von 180° beherrscht, umfasst der schweifende Blick ohne Kopfbewegung einen Winkel von zirka 240° und bei kurzsichtigem Auge durchgehends bis zu 220°.

Das sind für jedes Auge annäherungsweise 10 Striche.

Thatsächlich leuchten viele Positionslichter nicht über die gesetzlich geforderten Winkelflächen. Das Dampfertoplicht leuchtet thatsächlich bisweilen nur über 15 Strich, die Seitenlichter bescheinen nicht selten nur einen Winkel von 8 Strich. Die Ursache liegt in dem theilweisen Verschwinden der Dochte bei Dwarsstellung vom Schiffe. Und diese hat ihren Grund in einem ungenügenden Umfange des Bogens der Linsen, welche, wenn sie zweckentsprechend sein sollen, einen grösseren Kreisausschnitt als 10 resp. 20 Striche bilden müssen.

Andernfalls werden die Lichtstrahlen an den Rändern keine wesentlich grössere raumdurchdringende Kraft besitzen als etwa $1/2$ Seemeile.

Häufiger ist allerdings die Sichtbarkeit in einem weiteren Umfange, als dem gesetzlich vorgeschriebenen, indem die Seitenlichter vorne vor dem Bug mehr oder weniger überschiessen, und zwar regelmässig auf die Entfernung von 2 Seemeilen bis zu $1/2$, ja selbst $1 1/2$, 2 und allerdings selten sogar 3 Striche über den falschen Bug scheinen. Leider entspricht der im Verkehr ziemlich allgemein eingebürgten Anschauung die Annahme, dass ein Zusammenfliessen der Seitenlichter auf eine Entfernung von zirka 100 Metern, und selbst weniger — die betreffende Schiffslänge gilt meistens als faire Grenze — vor dem Bug mit dem Gesetze nicht im Widerspruch sei.

Die Konsequenzen dieser hartnäckig festgehaltenen Ansicht sind schwerlich in Betracht gezogen. Es folgt daraus unter Anderem, dass die Begriffe „kreuzende“ und „begegnende (Steven auf)“ Dampfer bei Tage und bei Nacht verschieden sind. Derselbe Dampfer, welcher bei Tage ganz richtig als ein „kreuzendes“ respektive „paralleles“ Schiff angesehen und behandelt wird, erscheint bei Nacht wegen der überschiessenden Seitenlichter als ein „begegnendes (Steven auf)“ Schiff.

„mindestens 2 Seemeilen“.

Das Gesetz giebt die Minimalsichtweite der Lichter an und setzt für die Maximalsichtweite keine Grenzen.

Da die farbigen Lichter beide eine gleiche Sichtbarkeit besitzen sollen, so ist klar, dass sie eine verschiedene Lichtstärke besitzen müssen. Denn die Menge des von den farbigen Linsen absorbirten Lichtes ist bei den in Frage stehenden Farben eine merklich verschiedene. Während nämlich rothe Linsen von der gewöhnlichen Form und Glasdicke 60° bis 80° der Lichtmenge absorbiren, verschlucken grüne Linsen unter übrigens gleichen Verhältnissen sogar 90° bis 95° Licht.

Daher sind auch rothe Laternen bei klarer Luft auf 2 Seemeilen Entfernung

ganz gut sichtbar, wenn sie nur 0,7 bis 0,9 Normalkerzen Lichtintensität besitzen, während grüne Laternen unter gleichen Umständen dies nur sind, wenn sie mindestens 3,7 bis 4 Normalkerzen Lichtintensität entsenden. Bei geringerer Intensität ist das grüne Licht auf die normirte Minimaldistanz nicht sichtbar.

Diese Thatsache wird im Seeverkehr ziemlich allgemein ignorirt, da für beide Seitenlichter thatsächlich in der Mehrzahl aller Fälle die gleiche Lichtintensität hergestellt wird und damit eine erhebliche Verschiedenheit der Sichtbarkeit geschaffen ist.

Die Menge des von der Luft absorbirten Lichtes nimmt im einfachen Verhältnisse mit der Distanz zu. Im Uebrigen hängt die Wahrnehmbarkeit des Lichtes bekanntlich von der Zahl der Lichtstrahlen ab, welche in das Auge gelangen. Diese Zahl ist der Intensität des Lichtes direkt und dem Quadrate der Entfernung umgekehrt proportional, d. h. das Licht leuchtet in doppelter Entfernung 4mal, in dreifacher Entfernung 9mal, in fünffacher Entfernung 25mal u. s. w. schwächer als am Ausgangspunkte.

Nennt man i die Lichtintensität der Quelle,
d die Distanz,
z die Zahl der ins Auge gelangenden Strahlen,
a eine von der Grösse der Absorption abhängige Konstante,
so ergeben sich folgende Formeln:

$$z = \frac{a\,i}{d^3},$$

$$d = 0{,}98\ \sqrt[3]{i}\ \text{für rothes Licht,}$$

$$d = 0{,}6\ \sqrt[3]{i}\ \text{für grünes Licht,}$$

$$d = 1{,}2\ \sqrt[3]{i}\ \text{für weisses Licht,}$$

M. Burstyn, welcher in Nr. VIII der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Pola 1887, diese Thatsachen anführt, giebt zugleich folgende tabellarische Relative zwischen Lichtstärke und Sichtbarkeit der Seitenlaternen.

Roth		Roth		Grün		Grün	
? Normalkerzen Lichtstärke	? Seemeilen Sichtbarkeit	? Normalkerzen Lichtstärke	? Seemeilen Sichtbarkeit	? Normalkerzen-Lichtstärke	? Seemeilen Sichtbarkeit	? Normalkerzen Lichtstärke	? Seemeilen Sichtbarkeit
0,1	1,00	1,7	2,57	0,4	0,95	3,6	1,98
0,2	1,26	1,8	2,62	0,6	1,09	**3,8**	**2,02**
0,3	1,44	1,9	2,67	0,8	1,20	4,0	2,05
0,4	1,59	2,0	2,71	1,0	1,29	4,2	2,09
0,5	1,71			1,2	1,37	4,4	2,12
0,6	1,82			1,4	1,45	4,6	2,15
0,7	1,91			1,6	1,51	4,8	2,18
0,8	**2,00**			1,8	1,57	5,0	2,21
0,9	2,08			2,0	1,63	5,2	2,24
1,0	2,15			2,2	1,68	5,4	2,27
1,1	2,22			2,4	1,73	5,6	2,29
1,2	2,29			2,6	1,78	5,8	2,32
1,3	2,35			2,8	1,82	6,0	2,35
1,4	2,41			3,0	1,86	6,5	2,41
1,5	2,47			3,2	1,91	7,0	2,53
1,6	2,52			3,4	1,94	8,0	2,59

d) Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 1 Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

I. Ausländische Rechte.

England: 3 Fuss.
Russland: 3 Fuss.
Dänemark: 3 Fuss.
Norwegen: 92 Zentimeter (Königliche Verordnung vom 9. Februar 1881).
Belgien und Frankreich: 91 Zentimeter.
Spanien: 91 Zentimeter.
Holland und Portugal: 9 Dezimeter.
Oesterreich-Ungarn: 90 Zentimeter.
Italien: 90 Zentimeter.
Brasilien: 90 Zentimeter.
Mexiko: 90 Zentimeter.
Schweden: 91 Zentimeter.

Der Erkenntniss, dass den schwer zu erfüllenden Anforderungen des art. 3 nur bei scharfer staatlicher Kontrole und unter detaillirter Anleitung des Modus der Ausführung in der Praxis entsprochen wird, haben eine Anzahl von Staaten zum Erlass von speziellen Verordnungen über Art, Beschaffenheit, Bau, Anbringung, Einrichtung, Stärke, Färbung u. s w. der Signallichter veranlasst. Die englische, österreichisch-ungarische und dänische Verordnung sind als Beispiele hierunter angeführt. Erstere ist das Vorbild fast aller Ausführungsverordnungen über diesen Gegenstand in anderen Staaten geworden.

In Deutschland fehlt es an gleichen oder ähnlichen Bestimmungen. Auch wurde bis zum 1. April 1891 keinerlei Kontrole, ausser etwa durch die Strafgerichte auf Grund ergangener Denunziation, geübt. Seit jenem Tage ist der § 52 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft in Kraft. Der sehr dürftige Inhalt beschränkt sich auf das Folgende:

Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft Hamburg vom 1. April 1891.

§ 52.

Die Positionslaternen (Top-, Seiten- und Ankerlaternen) jedes Schiffes müssen von einer Agentur der deutschen Seewarte oder von einer anderen vom Vorstande der Seeberufsgenossenschaft als geeignet bezeichneten Stelle geprüft und zweckentsprechend befunden sein.

Das darüber erhaltene Attest muss an Bord aufbewahrt werden.

So lange ein Schiff nach 1890 keinen Hafen berührt hat, in welchem sich eine Agentur der deutschen Seewarte befindet, bleibt es von der Beobachtung dieser Vorschrift befreit.

Anmerkung:

[Agenturen der deutschen Seewarte befinden sich zur Zeit (1890) in Hamburg, Bremerhaven, Elsfleth, Emden, Flensburg, Lübeck, Rostock, Stettin, Neufahrwasser und Memel.

Anhaltspunkte für die Grösse und Beschaffenheit der Laternen geben folgende Minimalgrössen, unter welche nicht herabgegangen werden darf.

	Seiten-laterne cm	Topp-laterne cm	Anker-laterne cm
1. Höhe der Seiten exkl. Dach	30,5	30,0	22,0
2. Länge der Seiten	23,0	24,0	
3. Höhe des Glases	16,0	16,0	
4. Bogen des Glases	120°	240°	
5. Dochtbreite, wenn Flachbrenner bei Petroleumlampen grün	2,8	2,2	1,8
roth	2,2		
6. Durchmesser des Bodens bei Ankerlaternen			23,6

Die Reflektoren müssen aus versilbertem Kupfer oder aus Neusilber gemacht und so weit gekrümmt sein, dass sie ein Kugelsegment von 180° bilden. Die Färbung der Gläser darf nicht zu dunkel, die grünen Gläser müssen blaugrün und dürfen nicht gelbgrün oder grasgrün sein.]

A. Die **Verordnung des englischen Handelsamtes** lautet:

Vorschriften betreffend die Besichtigung des Rumpfes, der Ausrüstung und der Maschinen der Dampfschiffe, welche Reisende befördern. Im Auftrage des Handelsamtes gedruckt. London 1883.

96. Prüfung der Lichter.

Ferner soll der Aufseher die Lichter und Schirme des Schiffes untersuchen und, wenn dasjenige Schiff, mit welchem ersteres zusammengestossen ist, innerhalb seines Bezirkes sich befindet, die Lichter auch dieses Schiffes untersuchen und dem Handelsamte in einem besonderen Bericht einen Thatbestand (Darstellung) über das Maass, die Beschaffenheit und die Stellung (Platz) der Lampen und Schirme zustellen und angeben, ob sie nach seiner Meinung den Anforderungen der Verordnung entsprechen und, wenn nicht, in welcher Hinsicht sie mangelhaft sind.

Die Besichtiger sollen bei Abfassung ihrer Berichte über Lichter und Schirme ganz besonders sorgfältig verfahren, da dieselben in vor Gericht gezogenen Fällen als Beweismittel benutzt werden könnten.

Anweisungen betreffend die Besichtigung der Kammern der Reisenden, der Räume der Schiffsmannschaft, der Lichter und Nebelsignale. Im Auftrage des Handelsamtes neu gedruckt. London 1883.

Lichter und Nebelsignale.

70. Nothwendige Gleichmässigkeit in der Stellung der Lichter.

Die Aufseher müssen sehr sorgfältig in der Untersuchung der das Toplicht, die farbigen Seitenlichter und das Ankerlicht der Dampf- und Segelschiffe ent-

haltenden Laternen sein und sich sehr genau davon überzeugen, dass dieselben in jeder Beziehung mit der Verordnung in Einklang stehen, so dass, soweit als es möglich ist, jeder Mangel der Gleichförmigkeit in Umfang und Stellung der Schirme und anderen Einrichtungen vermieden wird.

Die Vorschriften sind in den art. 2 bis 12 der Verordnung zur Verhütung von Zusammenstössen der Schiffe auf See enthalten.

71. Wichtigkeit der Besichtigung.

Das Handelsamt legt der Besichtigung der in der obgenannten Verordnung in Bezug genommenen Lichter grosse Bedeutung bei und erachtet es als eine der wichtigsten den Besichtigern anvertrauten Pflichten.

Auf ihr Ersuchen haben die Zollbehörden zwecks Durchführung der Verordnung ihre Grenz-(Küsten-)beamten angewiesen, den Besichtigern sofort jeden Fall der Verletzung der Regeln, welcher zu ihrer Kenntniss gelangt, zu melden.

Dagegen sollen die Besichtiger jede Gelegenheit zur Besichtigung der Lichter der innerhalb ihrer Bezirke liegenden Schiffe und ganz besonders in Fällen, in welchen sie Grund zur Annahme haben, dass die Vorschriften ganz oder theilweise überschritten sind, ergreifen.

Und so oft sie angegangen (berufen) werden, Schiffsmannschaftsräume zu besichtigen oder irgend etwas an Bord eines Schiffes vorzunehmen, sollen sie die Lichter und Nebelsignale in Gemässheit der Gesetze besichtigen.

Bei der Besichtigung eines Schiffes behufs Prüfung der Lichter und Nebelsignale soll der Besichtiger zuerst bei dem Schiffer sich nach dem Besichtigungszeugniss erkundigen.

Wenn der Schiffer das fragliche Zeugniss vorlegt, so soll der Besichtiger die Einzelheiten der Laternen und Schirme und ihre in diesem Zeugniss angegebene Stellung mit der Art und Stellung der an Bord geführten Laternen vergleichen. Er soll auch die Nebelsignale an Bord besichtigen.

Wenn der Besichtiger findet, dass irgend welche Einzelheiten, so wie sie in dem Zeugnisse bemerkt sind, nicht in Uebereinstimmung mit dem Stande der Dinge an Bord sich befinden, so soll er das Zeugniss entziehen, und wenn alles in Uebereinstimmung mit den Vorschriften ist, so soll er eine Bestätigung dieser Thatsache auf dem Zeugnisse vermerken und dasselbe dem Schiffer oder Rheder zurückgeben. Ein neues Zeugniss braucht in einem solchen Falle nicht ausgestellt zu werden.

72. Marken der Laternen.

Es liegt Grund zur Annahme vor, dass Lampen und Schirme, welche so hergestellt und eingerichtet sind, dass sie der Verordnung nachkommen, bisweilen entfernt werden, nachdem der Besichtiger sie geprüft hat, und dass in einigen Häfen Laternen gegen Miethsgeld zu festem Tarif ausgeliehen, an Bord für die Untersuchung der Besichtiger angebracht und, sobald das Schiff, an dessen Bord der Besichtiger sie sieht, am Zollamt den Ausklarirungsschein erhalten hat, entfernt werden, so dass ein Satz Lampen für verschiedene Schiffe Dienst thut.

Im Hinblick auf den Erweis der Identität der bereits geprüften Laternen seitens des Besichtigers ist dieser ermächtigt, irgend einen Theil der Laterne in der Weise und mit einem solchen Merkzeichen, wie es von Zeit zu Zeit vom Handelsamt angeordnet wird, unauslöschlich zu bezeichnen.

Er soll sorgfältig darauf achten, dass jenes Merkzeichen die Wirksamkeit der Laterne nicht beeinträchtigt.

Es soll an einer Stelle eingeprägt werden, wo der Besichtiger die Spuren desselben, wenn es entfernt ist, zu entdecken sicher ist.

Eine Beschreibung des Merkzeichens soll gleichfalls in das Zeugniss aufgenommen werden.

73. Anhalten der Schiffe.

In den Fällen, in welchen die Lichter und die Vorkehrungen, Nebelsignale zu machen, nicht in Uebereinstimmung mit den Vorschriften zur Verhütung von Schiffszusammenstössen auf See eingerichtet und angeschafft sind, soll der Besichtiger bei Vornahme einer Prüfung sorgfältigst eines der zu diesem Zwecke gelieferten Formulare ausfüllen, indem er die erforderten Zusätze oder Aenderungen speziell aufführt und es dem Rheder, Schiffer oder bevollmächtigten Vertreter übergeben oder durch die Post zusenden.

Er soll den Rhedern und Schiffern die Nothwendigkeit einer genauen Befolgung der Vorschriften darlegen und alles, was in seinen Kräften steht, thun, damit unnöthiger Verzug oder Unzukömmlichkeit vermieden werde.

Ein Bericht in der zu diesem Zwecke vorgeschriebenen Form ist gleichzeitig dem Zolleinnehmer einzusenden, welcher entweder nach Maassgabe der Sektion 30 des Abänderungsgesetzes des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1862 dem Schiffe die Bewilligung der Ausklarirung verweigert oder die Erlaubniss, in See zu gehen, so lange versagt, bis er vom Besichtiger einen Bericht in der gehörigen Form über die Befolgung der Vorschriften erhält.

Doch soll der Besichtiger eifrig beflissen sein, in Fällen, welche die Anhaltung von Schiffen wegen Nichterfüllung der Vorschriften bezüglich der Lichter und Nebelsignale betreffen, mit Umsicht zu verfahren.

Die Besichtiger brauchen nicht in allen Fällen das Schiff anzuhalten, zum Beispiel:

a) wenn das Schiff nicht im Begriffe steht, die vereinigten Königreiche zu verlassen;

b) wenn das Schiff mit Lichtern u. s. w. versehen ist, es aber fraglich ist, ob den Vorschriften rücksichtlich der Einrichtung, der Stärke, der Beschaffenheit (Standes) u. s. w. nachgekommen ist;

c) wenn kein Grund vorliegt, Verzug (Säumigkeit) zu besorgen oder den guten Glauben des Rheders oder Schiffers in Ausführung der Vorschriften u. s. w. zu bezweifeln.

74. Mittheilung an den Rheder.

Der Besichtiger soll dem Rheder, Schiffer oder Agenten eine Anzeige zustellen.

Wenn das Schiff späterhin einen Hafen der vereinigten Königreiche mit der Bestimmung nach einem anderen Hafen gleichfalls innerhalb der vereinigten Königreiche verlässt, bevor der Besichtiger überzeugt ist, dass seinen Anforderungen Genüge geschehen ist, so soll er beflissen sein, mit dem Besichtiger des Bezirkes oder Hafens, nach welchem das Schiff im Begriffe steht zu fahren oder schon gefahren ist, sich in Verbindung zu setzen, indem er ihm gleichzeitig eine Aufgabe der für Rechnung

des Schiffes aufgelaufenen Kosten zustellt und davon Kenntniss giebt, dass ausserdem nach Maassgabe der Vorschriften eine Gebühr geschuldet wird.

75. Ertheilung des Zeugnisses nach Beseitigung der Mängel.

Wenn die dem Rheder auferlegten und mitgetheilten Zusätze oder Abänderungen vorgenommen sind und der Besichtiger bei weiterer Untersuchung die Ueberzeugung gewinnt, dass den Vorschriften Genüge geschehen ist, so soll ein zu diesem Behufe geliefertes Formular ausgefüllt und dem Rheder oder Schiffer eingesandt werden, und wenn die in dem Formulare aufgeführten Kosten bezahlt sind, so soll der Besichtiger dem Einnehmer ein Zeugniss mit seiner Unterschrift (wie vom Gesetze vorgeschrieben ist) in der gehörigen Form senden und ein Prüfungszeugniss ausfüllen und dem Rheder, Schiffer oder Agenten übergeben oder schicken, während eine Abschrift desselben unverzüglich dem Handelsamte gesandt und ferner in das amtliche Lichterbuch mit der besonderen Reihennummer des Besichtigers für Lichterzeugnisse eingetragen wird.

Diese Reihennummer soll sowohl auf dem Originalzeugnisse, als auf der an das Handelsamt gesandten Abschrift eingezeichnet werden.

76. Laternen.

Um so weit als möglich eine Gleichförmigkeit zu erzielen und besonders um Vorsorge dagegen zu treffen, dass Laternen in dem einen Hafen verworfen werden, nachdem sie in einem anderen für gut befunden sind, hält das Handelsamt es für richtig, festzusetzen, dass

a) wenn die Rück- und Seitenwand der Laterne nicht weniger als 9 Zoll (23 Centimeter), und wenn die Höhe der Innenseite ausschliesslich des Schornsteins nicht weniger als 11 Zoll (28 Centimeter) betragen;
b) wenn die Laterne in allen anderen Beziehungen genügt, zweckmässig gebaut, ausgerüstet und eingerichtet und in gutem und in brauchbarem Zustande ist;
c) wenn die Linse (Glas) nicht weniger als 5 Zoll (13 Centimeter) hoch ist.
d) wenn die farbigen Linsen (Gläser) einer Laterne, welche als Seitenlicht gebraucht werden soll, nicht weniger als ein Dritttheil des Kreises beträgt;
e) wenn die Sehne des von der Linse (Glase) gebildeten Bogens nicht weniger als 8 Zoll (20 Centimeter) beträgt;
f) wenn die Farbe gut und die Linsen (Gläser) in jeder Hinsicht wirksam sind;
g) wenn die Reflektoren von genügender Grösse und gut sind und nicht aus Glas hergestellt sind;

dann der Besichtiger nicht zu zögern braucht, sie gelten zu lassen; und bei Vornahme der Messungen braucht er es um einen Achtelzoll mehr oder weniger nicht genau zu nehmen, ausgenommen, wenn Paraffin gebrannt wird.

h) Die Seitenlichter müssen dergestalt hergestellt sein, dass der Mittelpunkt des Lichtes oder der Flamme dem Mittelpunkte der Linse (Glases) gegenübersteht.

Die Besichtiger sollen daran denken, dass Laternen, in welchen Paraffin gebrannt wird, regelmässig geräumiger sein sollen als Kerzen- oder Oellaternen.

77. Messungsmethode der Laternenmaasse.

Auf Folgendes soll gemerkt werden:

1. dass die Länge der Binnenbordschirme 3 Fuss (1 Meter) nach vorne von der Vorderseite der Laterne aus gemessen werden soll;
2. dass unter Höhe der Laterne die Messung innen von der oberen Seite (Rande) des Bodens der Laterne bis zur unteren Seite des Deckels, ausschliesslich des Schornsteins, zu verstehen ist;
3. dass unter Breite der Laterne die Messung der Rück- und Seitenwand, wenn Rückwand und Seitenwand einen Winkel bilden, und der Durchmesser, wenn die Laterne kreisförmig ist, zu verstehen ist;
4. dass unter Länge der Linsen (Glases) die Länge der Sehne des von der Linse gebildeten Bogens zu verstehen ist;
5. dass unter Höhe der Linse der Abstand vom Deckel bis zum Boden der Linse zu verstehen ist.

78. Grösse der Gläser.

Untergeordnete Lampen enthalten eine Linse von nur Einviertelkreis (Fig. 1).

(Siehe Fig. 96a im Anhang.)

Derartig hergestellte Lampen sind im Allgemeinen von mangelhaftem Umfange. Sie sollten immer mit Misstrauen angesehen und nur gelten gelassen werden, wenn das Licht klar über den geforderten Bogen scheinend gesehen wird.

Linsen sollten den in (Fig. 2)

(Siehe Fig. 96b im Anhang.)

gezeigten Umfang haben, nämlich einen Bogen von 10 Kompassstrichen bilden.

Die Besichtiger sollen daran denken, dass eine aus gewöhnlichem oder grobem Glas von durchgehends (überall) gleicher Dicke angefertigte Linse nicht so wirksam sein kann, wie eine sorgfältig hergestellte planconvexe oder dioptrische Linse, und dass Dochte von geringerem Umfange (Breite) als ungefähr $1^3/_4$ Zoll bis 2 Zoll (4—5 Centimeter) wahrscheinlich für Schiffslichter nicht genügend stark sind, es sei denn, dass Paraffin gebrannt wird; dann dürfen die Dochte schmäler sein; jedoch sollen sie in keinem Falle schmäler als 1 Zoll (3 Centimeter) sein.

Die Brenner der Ankerlichter sollen nicht von geringerem Umfange als $1^1/_4$ Zoll für Oel und $^3/_4$ Zoll für Paraffin sein.

Eine in einem der aufgeführten Punkte (Linse oder Docht) mangelhafte Laterne wird wahrscheinlich den Vorschriften nicht entsprechen, es sei denn, dass der Mangel durch einen anderen Vorzug ausgeglichen wird. Von diesem soll jedoch der Besichtiger vollauf überzeugt werden.

Die Besichtiger sollen sich bestreben, vom Gebrauche der gewöhnlichen Linsen abzuschrecken, welche oft wenig besser sind, als aus einer Fischkugel (Milchglaskugel) geschnittene Stücken Glas, und sie sollen niemals eine gehörig gearbeitete planconvexe Linse oder eine dioptrische Linse zu Gunsten eines gebogenen Glases von durchgehends (überall) gleichmässiger Dicke oder nahezu gleichmässiger Dicke aufschiessen, es sei denn, die Laterne enthielte Brenner von ausnahmsweiser Stärke, welche ein Licht von ausnahmsweisem Glanze geben.

Die gewöhnlichen Linsen, deren Querschnitt in (Fig. 3)

(Siehe Fig. 96c im Anhang.)

gegeben ist, unterstützen in keiner Weise die Verstärkung (Sammlung) des Lichtes.

Andererseits absorbiren sie nicht so viel Licht, wie durchgehends (überall) gefärbte dicke Linsen.

79. Art der Linsen.

Wenn der Querschnitt einer Linse, vom Deckel bis zum Boden genommen, der (Fig. 3)

(Siehe Fig. 96 c im Anhang.)

ähnlich ist, so wird die Linse (welche in solchem Falle nur ein Stück leicht gebogenen [gekrümmten] farbigen Glases ist) an sich weniger wirksam sein, als die Linse, deren Querschnitt in (Fig. 4 und 5)

(Siehe Fig. 96 d u. e im Anhang.)

dargestellt ist.

Und in den Fällen, wo die Laternen mit Glas gewöhnlicher Art versehen sind, wie in (Fig. 3)

(Siehe Fig. 96 c im Anhang.)

gezeigt und zu veranschaulichen beabsichtigt ist, sollen die Lichter und Reflektoren stärker als die auf dem obigen Bilde sein, damit der Mangel in der Stärke der flachen Linsen ersetzt werde.

Die Figuren sollen scheitelrechte Querschnitte von Linsen darstellen, und es ist stets gemeint, dass die Linsen (Fig. 4 und 5)

(Siehe Fig. 96 d u. e im Anhang.)

gehörig hergestellt sind mit einer Farbenhaut (Ueberzug) nur an der Oberfläche, und nicht durch den ganzen Körper hindurch, gefärbt sind. Wenn sie eine Masse gefärbten Glases bilden, so werden sie eher als (Schleier) Schirme, denn als Mittel zur Verstärkung (Sammlung) des Lichtes dienen.

Eine gewöhnliche Linse mit einem guten Licht ist immer besser als die beste Linse mit einem spärlichen Lichte.

Schirme.

80. Anbringung der Schirme der farbigen Seitenlichter.

Die Vorschriften erfordern, dass die farbigen Seitenlichter mit Binnenbord-schirmen, welche mindestens 3 Fuss vor dem Lichte vorausragen, versehen sind.

Es muss Obacht genommen werden, dass die Schirme 3 Fuss lang sind oder eine so viel grössere Länge besitzen, als die Stellung der Lichter im Hinblick auf den Schirm und ihren Abstand vom Kopfe des Schiffes etwa nothwendig machen.

Der Besichtiger wird gut thun, die Wirkung von Abweichungen (Aenderungen) in der Entfernung eines Seitenlichtes von seinem Binnenbord-Schirme zu beobachten.

Er soll ferner im Auge behalten, dass, wenn die Laterne einige wenige Zoll von der Aussenseite eines gewöhnlichen geraden Schirmes von 3 Fuss Länge ab oder selbst gegen solchen Schirm an gestellt ist, es sich ergeben wird, dass die Lichtstrahlen das Ende des Schirmes derartig kreuzen werden, dass sie einem über den entgegengesetzten Bug sich nähernden Schiffe sichtbar sind (Fig. 6).

(Siehe Fig. 96 f im Anhang.)

Die Binnenbord-Schirme sollen derart angefertigt sein, dass sie die rothen und grünen Lichtstrahlen hindern, zu nahe vor dem Schiffe überzuschiessen.

Es giebt mehrere Wege zur Erreichung dieses Zieles, z. B.:

Der Schirm kann verlängert werden, oder ein anderes Brett kann an der Aussenseite desselben angesetzt werden, (Fig. 7)

(Siehe Fig. 96 g im Anhang.)

oder ein Schlosholz (von gleicher Dicke wie der Abstand zwischen dem innern Rande der Linse und der Seite des Schirmes) kann an dem Vorderende des Schirmes befestigt werden, (Fig. 8)

(Siehe Fig. 96h im Anhang.)

oder die Lampe kann derart aufgestellt werden, dass die Aussenseite des Schirmes gegen den inneren Rand der Linse stösst, (Fig. 9)

(Siehe Fig. 96i im Anhang.)

oder die Schirme können so aufgestellt werden, dass der Abstand quer über das Schiff zwischen ihren Aussenseiten am Vorderende gleich ist dem Abstande zwischen den inneren Rändern der Linsen der beiden Lampen (Fig. 10). (Siehe Fig. 96k im Anhang.)

Damit beide Lichter vorne heraus sichtbar seien, ist es nothwendig, dass die rothen und grünen Strahlen in einer bestimmten Entfernung vorne hinaus sich kreuzen. Die Besichtiger werden wahrscheinlich finden, dass, wenn der innere Rand des Dochtes eine Linie, welche mit dem Kiele des Schiffes parallel ist und den äusseren Rand des Vorderendes des Binnenbordschirmes schneidet, berührt, die Strahlen sich angemessen kreuzen werden.

Die Besichtiger sollen diesem Gegenstande die ernsteste Beachtung schenken.

81. Unzulässigkeit der Befestigung der Schirme an dem Takelwerk (Wanten).

Die Schirme für die farbigen Seitenlichter sollen niemals an der Takelage befestigt werden. Wenn die Schirme querab von der Takelage angebracht sind, so sollen sie auf ein Gerüst gesetzt werden, so dass die Lage und Richtung des Lichtes durch die Bewegung des Schiffes nicht beeinträchtigt oder beeinflusst wird.

Wenn die Schirme der Seitenlichter an beweglichen nach aussen über die Seiten des Schiffes gebogenen Davits befestigt sind, so müssen die Davits mit Stopp-Bolzen oder Entfernungsstäben versehen sein, welche derartig angebracht und geordnet sind, dass, wenn die Stoppbolzen an ihrem Platze sind, die Schirme in den Davits in solcher Lage sich befinden, dass das Scheinen jedes Seitenlichtes in der von den Vorschriften verlangten Richtung daraus folgt.

Wenn Davits oder Stützen benutzt werden und durch die Vorder- oder Mittel-Regeling gehen, so sollen sie in Lagern geführt werden, welche auf dem Deckbord oder Wassergang befestigt sind.

Die Davits müssen natürlich auch nach aussen weit genug geführt werden, um zu erreichen, dass jedes Seitenlicht frei von Hindernissen aufgestellt ist und als ein klares, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über 10 Kompassstriche und in der von den Vorschriften erforderten Richtung scheint.

82. Stellung der Laternen.

Bei Untersuchung und Prüfung der die rothen und grünen Lichter enthaltenden Laternen soll besondere Sorgfalt geübt werden, dass sie derartig aufgestellt sind, dass die Lichter nicht durch irgend einen der Ausrüstungsgegenstände des Schiffes, als da sind: Krahnbalken, Boote, Bootsdavits, Segel, Takelage u. s. w. verdunkelt werden.

Eine gute Stellung für die die Seitenlichter enthaltenden Laternen der Dampfschiffe ist querab vom vordersten Wanttau der Fockmasttakelage, wenn sie dort

geführt werden können. Aber in schlechtem Wetter können sie auf vielen Schiffen dort nicht gut geführt werden. Der Besichtiger wird daher nicht darauf bestehen, dass sie an dieser Stelle angebracht werden, sondern wird es den Rhedern überlassen, sie an irgend einer Stelle zu führen, welche sie vorziehen, mag dies nun nach vorne oder hinten sein, indem er stets dafür sorgt, dass sie in der von den Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See erforderten Weise scheinen, d. h. so angebracht sind, dass sie das Licht von gerade voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars (hinter den Segelbalken) werfen.

Damit sie dies thun, ist es natürlich nothwendig, dass sie aussenbords vom äussersten Decksbalken des Schiffes sich befinden.

83. Toplicht auf Dampfschiffen.

Die Besichtiger sollen sorgfältig darauf sehen, dass jedes Dampfschiff Vorkehrungen für die Laterne mit dem weissen Lichte am Top des Fockmastes oder sonstwo vor den Fockmasttop an einem selbstständigen Stag habe, welcher mit einer Gabel oder einem das Stag hinauflaufenden Stück Metallröhre zum Führen der Gabel versehen ist;

und zweitens darauf sehen, dass das Licht auf die Entfernung und in der Richtung, wie die Vorschriften es verlangen, scheine.

Die Besichtiger haben den Rhedern keinen Rath zu geben, wie die Segel gesetzt oder geändert werden müssen, sondern haben Auseinandersetzungen zu meiden, wenn den Vorschriften kein Genüge geschehen ist. Die Besichtiger haben, wenn sie es für nothwendig erachten, die Segel setzen zu lassen. Sie haben in allen Fällen, bevor sie ihre Erklärung abgeben, in die Sahling zu steigen.

Wenn ein Besichtiger zu stark (beleibt) ist oder aus anderen Gründen untüchtig oder unfähig, selbst hinauf zu steigen, so soll er keine Erklärung abgeben, wenn nicht einer seiner Amtsgenossen an seiner Statt und in seiner Gegenwart hinaufgestiegen ist.

Ansicht des Kronanwaltes u. s. w. über die Stellung der Lichter.

Den folgenden wesentlichen Inhalt einer rücksichtlich dieses Gegenstandes kürzlich vom Kronanwalte, dem Obersachwalter und dem Anwalte der Königlichen Bank abgegebenen Meinung sollen die Besichtiger sich gegenwärtig halten:

a) Seitenlichter und Laternen, welche, im übrigen untadelhaft, in solcher Lage befestigt sind, dass sie von den unteren Ecken des Fockraasegels des Schiffes verdunkelt werden können, können nicht als nach Anforderung des art. 3 der Vorschriften befestigt angesehen werden.

b) In dem Falle, dass solche Seitenlichter und Laternen derart befestigt sind, dass die unteren Ecken der Fockraasegel eines dieser oder beide diese Lichter verdunkeln können, können die Besichtiger oder Aufseher den Schiffer oder Rheder auffordern, entweder die Laternen weiter nach vorne zu versetzen und sie da zu befestigen, wo die Lichter nicht verdunkelt werden können, oder so viel von den unteren Ecken des Fockraasegels abzuschneiden, als diese Verdunkelung verursacht oder wahrscheinlich verursacht.

c) Dass es die Pflicht der Besichtiger ist, die Abgabe der laut sect. 309 subsect. 2 des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1854 auszustellenden Erklärung zu versagen, so lange das Licht nicht in allen Lagen des Schiffes und dessen Segeln in der Richtung und auf die Entfernung, welche erfordert werden, deutlich gesehen werden kann.

84. Anhaltung des Schiffes, wenn die Lichter nicht in den von den Vorschriften geforderten Richtungen scheinen.

In dem Falle, dass ein Schiffer oder Rheder es unterlässt oder verweigert, die Stellung der Laternen zu ändern oder einen Theil der niedrigeren Untersegel wegzuschneiden, wie der Besichtiger oder Aufseher etwa angeordnet hat, kann der Besichtiger oder Aufseher die Thatsache dem Zolleinnehmer zum Zwecke der Sperrung des Schiffes berichten, und dieser Einnehmer kann die Bewilligung der Ausklarirung nach sect. 30 des Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungsgesetzes von 1862 so lange versagen, bis er vom Besichtiger oder Aufseher einen Bericht erhält, dahin gehend, dass seinen Anforderungen Genüge gethan sei.

85. Folgen der Aenderung der Lichter, nachdem der Besichtiger sie hat gelten lassen.

Wenn, nachdem ein Schiff vom Besichtiger oder Aufseher als gehörig angefertigte und angebrachte Laternen und Lichter führend angesehen ist, der Schiffer sie in solcher Stellung befestigt, dass sie von dem Fockraasegel des Schiffes verdunkelt werden können oder werden und unter diesen Umständen nicht auf eine Entfernung von 2 Meilen von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars (hinter den Segelbalken) auf jeder Seite sichtbar sind, wie es in art. 3 in Verbindung mit art. 24 der Vorschriften gefordert wird, so ist dieser Schiffer eines Vergehens nach sect. 27 des Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungsgesetzes von 1862 schuldig.

88. Fischerfahrzeuge.

Die Besichtiger sollen, soweit ihre anderweitigen Pflichten es zulassen, danach sehen, dass die Vorschriften, betreffend Lichter, Nebelsignale und Nummerirung im Falle von Fischereischiffen erfüllt sind, da Grund zu der Annahme vorliegt, dass auf Schiffen dieser Art die Anordnungen des Gesetzes oft missachtet werden.

Mit Deck versehenen Fischerböten von weniger als 20 Registertons kann erlaubt werden, ihre Seitenlichter in der Focktakelage zu führen.

89. Lichter und Nebelsignale auf ausländischen Schiffen.

Es sind beim Handelsamte Klagen darüber eingelaufen, dass gewisse seefahrende Dampfschiffe die Vorschriften durch Führung farbiger zu Steuer- und anderen Zwecken verwendeten Lichtsignale, welche in den erwähnten Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See nicht erwähnt und durch dieselben nicht gut geheissen sind, übertreten haben.

Die Führung irgend welcher anderen Lichter als der durch die genannten Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See vorgeschriebenen Lichter

ist ein klarer Bruch sowohl der Bestimmungen des Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungsgesetzes von 1862 als auch der genannten Vorschriften und wird die Uebertreter den von dem genannten Gesetze, welches unnachsichtlich in Anwendung gebracht werden wird, auferlegten Strafen und Haftungen aussetzen.

90. Befugung der Besichtiger zur Untersuchung ausländischer Schiffe.

Die Besichtiger haben zweifellos das Recht, die Lichter u. s. w. ausländischer Schiffe innerhalb des Britischen Jurisdiktionskreises zu untersuchen; und in den Fällen, in welchen ein Besichtiger Grund hat, anzunehmen, oder entdeckt, dass die Lichter ausländischer Schiffe unvollkommen oder die Schirme unpassend angebracht sind, ist es seine Pflicht, sie zu untersuchen;

und er soll die Schiffer oder die Agenten, wenn sie an Bord sind, darauf hinweisen, wenn sie mit den Vorschriften nicht im Einklang stehen;

und es ist die Pflicht des Besichtigers, dem Handelsamte Bericht zu erstatten, wenn er findet, dass die Lichter ausländischer Schiffe nicht im Einklang mit den Vorschriften sind.

Das Handelsamt wird dann die Verfügungen (Anweisungen) treffen, welche als die besten erachtet werden.

B. Die Verordnung des **österreichisch-ungarischen Handelsministeriums** vom 7. März 1881, betreffend die gleichförmige Einrichtung und Ueberwachung der Signalmittel auf Grund der Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen, lautet:

§ 1.

Die farbigen Seitenlichter sollen stets, ohne die Takelage zu behindern, derart aufgestellt werden, dass die Sichtbarkeit derselben in keiner Weise durch die Segellage des Schiffes beeinträchtigt werden kann.

Die Raddampfer haben auf den höchstgelegenen äussersten Theilen der Radkästen, die Schraubenschiffe eventuell auf den Enden der nach Aussenbord ragenden Kommandobrücke ihre Seiten-Positionslichter aufzustellen.

Das Focklicht, welches nur von Dampfern in Fahrt geführt zu werden hat, ist gleich den farbigen Positionslichtern vollkommen unverrückbar derart anzubringen, wie es in der internationalen Vorschrift zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen (Verordnung des Handelsministeriums vom 20. Jänner 1880, R. G. Bl. No. 10) bestimmt wird.

§ 2.

Die Schirme der Seitenlichter sind ausserhalb der Wanten und des sonstigen Tauwerkes auf Plattformen oder auf Krahnen, bei Schraubenschiffen und bei Raddampfern auf den im § 1 bezeichneten Punkten anzubringen und auf eine solide Art zu befestigen.

Die Krahne, auf welchen solche Lichtschirme angebracht werden, müssen derart gegen auswärts reichen, dass die Positionslichter, welche niemals an das

Takelwerk befestigt werden dürfen, in der vorgeschriebenen Richtung und ohne Unterbrechung sichtbar sein können.

Segelfahrzeuge unter 80 Tonnen, welche keine Quersegel führen, dürfen Plattform und Schirme auf den Fockwanten befestigen.

Die Schirme der Seitenlichter müssen derart angebracht sein, dass sie dem Zwecke, für welchen die Schirme nach den internationalen Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen bestimmt sind, entsprechen.

Der Schirm der Positionslaterne auf Steuerbord soll grün, jener auf Backbord roth sein.

Um einer Verwechslung des rothen und des grünen Lichtes in ihrer Aufstellung an Bord eines Schiffes vorzubeugen, ist den Aufstellungsplätzen oder den Laterngehäusen eine derartige Einrichtung zu geben, dass das rothe Licht nur am Backbord, das grüne Licht nur am Steuerbord aufgestellt werden kann.

§ 3.

Die Positionslaternen sind aus Kupfer oder aus Weissblech zu erzeugen und innen durchaus gut zu verzinnen; die Seitenlaternen überdies aber von aussen mit einer ihrem Glase und Schirme gleichen Farbe, daher die Positionslaterne der Steuerbordseite grün, jene der Backbordseite roth anzustreichen.

Die Form der Seiten-, sowie der Focklaternen ist aus den Figuren 1, 2, 3 u. 4, (Fig. 97a, b, c, d im Anhang) ihre Dimensionen aus der am Schlusse dieser Vorschrift angehängten Tabelle, nach welcher die Schiffe in drei verschiedene Kategorien einzutheilen sind, zu entnehmen.

§ 4.

Es ist nicht gestattet, dass bei den Positionslaternen kreisbogenartig gekrümmte gewöhnliche Gläser von gleichmässiger Dicke verwendet werden, sondern es wird ausdrücklich angeordnet, dass für die farbigen Seitenlaternen ausschliesslich nur plankonvexe Linsen (Fig. 5 [Fig. 97a im Anhang]) und für die Laternen der weissen Focklichter der Dampfer ausschliesslich nur farblose dioptrische Linsen (Fig. 6 [Fig. 97f im Anhang]) zu gebrauchen sind. Fahrzeuge unter 25 Tonnen und Dampfbarkassen sind hiervon ausgenommen.

Die Linsen und Gläser der Steuerbordlaternen haben von blaugrüner, jene der Backbordlaternen von kirschrother Farbe und von solcher Farbenstärke zu sein, dass die betreffenden Farben auf die vorgeschriebene Distanz vollkommen deutlich unterschieden werden können.

Die Dimensionen der in Rede stehenden Linsen und Gläser sind aus der am Schlusse dieser Vorschrift angehängten Tabelle zu entnehmen.

§ 5.

Jede Positionslaterne hat eine für Beleuchtung mit Olivenöl eingerichtete Lampe zu besitzen, auch wenn gewöhnlich eine für Petroleum eingerichtete Lampe verwendet wird.

Die Verwendung von Paraffin wird zur Beleuchtung der Positionslaternen nicht gestattet.

Die Lampengefässe dieser Laternen haben von hinreichender Grösse, d. h. von solchem Fassungsraume zu sein, dass sie das für eine Brenndauer von wenigstens 16 Stunden erforderliche Oel, beziehungsweise Petroleum bequem aufnehmen können.

In die für den Gebrauch von Petroleum bestimmten Lampengefässe ist ein gewöhnlicher Meerschwamm guter Qualität einzulegen, welcher behufs Vermeidung des Verschüttens von Petroleum bei hohem Seegange das in der Lampe befindliche Petroleum zum Theile eingesaugt halten soll.

Das Lampengefäss hat derart konstruirt zu sein, dass die Flamme sich im Mittelpunkte des horizontalen Kreisbogens der Linsen in der Mitte der Höhe derselben befindet.

Ausser Banddochten können auch Schnurdochte für die Oellampen verwendet werden; nur müssen letztere in einer Entfernung von einander angebracht sein, dass die erzeugte Flamme jener der Banddochte an Grösse gleichkommt.

Die Figuren 7, 8, 9, 10 und 11 (Fig. 97g, h, i, k, l im Anhang) geben die verschiedenen Anordnungen der Dochte und die gegenwärtiger Verordnung angehängte Tabelle deren Dimensionen.

§ 6.

Ausserdem, dass die inneren Wandungen der Positionslaternen durchgehends gut verzinnt zu sein haben, hat auch jede Laterne, ob zur Beleuchtung mit Olivenöl oder ob zur Beleuchtung mit Petroleum eingerichtet (mit Ausnahme jener der Fahrzeuge unter 25 Tonnen und der Dampfbarkassen), noch mit einem entsprechenden, den Lichteffekt möglichst erhöhenden Reflektor versehen zu sein, welcher aus Metall erzeugt und glatt polirt sein muss.

Die Reflektoren sind abnehmbar und derart zu konstruiren, dass sie an den Oel- oder an den Petroleumlampen ohne Mühe aufgestellt werden können.

§ 7.

Das Glas der von den verankerten Schiffen zu führenden Rundlichterlaternen hat kugelförmig, farblos, durchaus gleichförmig dick und mit einem Schutzgitter aus Draht umgeben zu sein.

Die Maschen dieses Schutzgitters haben von solcher Weite zu sein, dass das Licht dieser Laternen so viel als thunlich ohne Unterbrechung im Umkreise gesehen werden könne.

Die Gestalt dieser Laternen ist aus der Fig. 12 (Fig. 97m im Anhang), ihre Dimension aus der am Schlusse angehängten Tabelle zu entnehmen.

Die Rundlaternen mit rothem Glase, welche von Schiffen, die durch irgend einen Zufall manöverirunfähig geworden sind, geführt werden müssen, sind in ihrer Konstruktion und Dimension gleich den eben beschriebenen Rundlichterlaternen.

§ 8.

Die mit einem grünen und rothen Glase, sowie die mit einem farblosen Glase versehenen Laternen für Fischerboote und andere offene Boote, müssen der Art sein, dass deren Sichtbarkeit der für Fahrzeuge unter 25 Tonnen vorgeschriebenen Sichtbarkeit gleich ist.

Die rothen und grünen Rundlaternen, die von Fahrzeugen geführt werden müssen, welche mit Treibnetz-, beziehungsweise Grundnetz-Fischerei beschäftigt sind,

müssen von gleicher Konstruktion sein, wie die im § 7 beschriebenen weissen Rundlaternen und deren Dimensionen mit jenen der farblosen Rundlaternen der Fahrzeuge unter 25 Tonnen übereinstimmen.

§ 9.

Es obliegt den K. K. Hafen- und Seesanitätsämtern, jede sich ihnen darbietende Gelegenheit zur Besichtigung der Positionslaternen und Nebelsignale der österreichischen Schiffe zu benützen, welche sich im Bereiche des Amtssprengels der genannten Aemter befinden, und zwar besonders in dem Falle, als sie guten Grund zur Annahme haben, dass diese Vorschriften ausser Acht gelassen worden wären.

Ein Gleiches obliegt auch den K. und K. Konsularämtern, betreff der im Bereiche ihres Amtsgebietes liegenden österreichischen Schiffe.

Jene Positionslichter, welche als den Vorschriften entsprechend befunden werden, sind mit einem eigens hierzu bestimmten behördlichen Stempel zu versehen.

In allen Fällen, in welchen die Positionslaternen oder die Nebelsignale den Vorschriften nicht vollkommen entsprechen würden, haben die Organe der K. K. Hafen- und Seesanitätsämter, beziehungsweise der K. und K. Konsularämter den Kapitän des Schiffes zu verhalten, dass er sich mit vollkommen vorschriftsmässigen Signalmitteln ausstatte.

§ 10.

Bei der Besichtigung der verschiedenen Laternen ist besonders darauf zu sehen, dass in diese Laternen weder bei Regenwetter, noch wenn sie dem Wellenschlage ausgesetzt sind, Wasser eindringe und die Flamme auslöschen könne; ebenso ist nicht ausser Acht zu lassen, dass die Sehweite des Lichtes nicht nur von der Grösse und Intensität der Flamme abhängt, sondern dass dieselbe stets mit der Höhe des Aufstellungsortes dieser Lichter im Zusammenhange steht, und diese Lichter daher nicht unter einer Höhe von 2 Metern über dem Meeresspiegel aufgestellt werden dürfen.

Bei den K. K. Hafenkapitanaten befindet sich je ein Stück der verschiedenen Gattungen der vorgeschriebenen Positionslaternen, als Muster dienend, zur Ansicht aufbewahrt.

§ 11.

Wenn der Kapitän eines österreichischen Schiffes trotz der an ihn ergangenen Aufforderung (§ 9) und bei vorhandener Möglichkeit den Bestimmungen dieser Vorschrift nicht nachkommt, wird derselbe von den K. K. Hafen- und Seesanitätsämtern, beziehungsweise von den K. und K. Konsularämtern mit einer Geldbusse, innerhalb der im Artikel 28 der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. Jänner 1880 festgesetzten Grenzen bestraft, welche in den Marine-Unterstützungsfond fliesst und im Falle der Uneinbringlichkeit in Arreststrafe, und zwar für je fünf Gulden in einen Tag umzuwandeln ist.

Gegen dass von den K. K. Hafen- und Seesanitätsämtern und von den K. und K. Konsularämtern ausgesprochene Erkenntniss, kann innerhalb 15 Tagen die Berufung an die K. K. Seebehörde in Triest gerichtet werden.

Falls diese das Erkenntniss der ersten Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaasses, bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Ueberdies sind die K. K. Hafen- und Seesanitätsämter ermächtigt, einem solchen Schiffe die Expedition zu verweigern, in so lange nicht die verlangten Abänderungen (vorausgesetzt dass die Möglichkeit, dies an Ort und Stelle thun zu können, vorhanden ist) vorgenommen sind, zu welchem der Schiffer jedoch rechtzeitig aufgefordert worden sein muss.

§ 12.

Jeder Kapitän ist für den Schaden verantwortlich, welcher aus der Uebertretung dieser Vorschrift entsteht.

§ 13.

Die K. K. Hafen- und Seesanitätsämter haben auch die Positionslaternen und Nebelsignale der ungarischen im Bereiche ihres Amtssprengels befindlichen Schiffe zu besichtigen und sind berechtigt, denselben, gleich den österreichischen Schiffen, die Befolgung der gegenwärtigen Vorschriften aufzuerlegen. Im Falle eine Unregelmässigkeit wahrgenommen wird, haben diese Organe zu ihrer Abhilfe aufzufordern. Sollte ihrer Aufforderung zur Abhilfe wahrgenommener Unregelmässigkeiten nicht entsprochen werden, so haben dieselben sofort der K. K. Seebehörde über den Vorfall Bericht zu erstatten, welche in angemessener Weise die K. Seebehörde in Fiume in Kenntniss setzen wird.

Die K. K. Hafen- und Seesanitätsämter sind ferner berechtigt, die Signalmittel der im Bereiche ihres Amtssprengels befindlichen fremden Schiffe zu besichtigen, wobei sie sich jedoch nur darauf zu beschränken haben, festzustellen, ob dieselben den internationalen Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen entsprechen, hauptsächlich ob deren Positionslichter auf die vorgeschriebene Entfernung sichtbar sind und den vorgeschriebenen Bogen des Horizontes beleuchten.

Wenn Unregelmässigkeiten wahrgenommen werden, so ist der K. K. Seebehörde in Triest Bericht zu erstatten, welche dann die Behörde desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört, im Wege des Handelsministeriums in Kenntniss setzen wird.

Im Falle ein fremdes Schiff überhaupt nicht mit den durch die internationalen Vorschriften vorgeschriebenen Signalmitteln versehen wäre, wird dasselbe wegen Uebertretung der Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen von dem zuständigen K. K. Hafen- und Seesanitätsamte auf Grund des Artikels 28 der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. Jänner 1880 der Strafamtshandlung unterzogen.

§ 14.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, mit einem Exemplar dieser Verordnung versehen zu sein, welches bei den Bord-Urkunden aufzubewahren und über Verlangen des Hafen- oder Konsularamtes vorzuweisen ist.

§ 15.

Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Tabelle

über die Dimensionen der Positionslaternen und ihrer Bestandtheile.

Gattung der Laternen	Laternen und deren Bestandtheile		Dimensionen: Schiffe über 200*) Tonnen	Dimensionen: Schiffe u. Barken von 200 bis 25*) Tonnen	Dimensionen: Gedeckte Fahrzeuge unter 25*) Tonnen und Dampfbarkassen
			Millimeter		
Seitenlaternen	**Gehäuse.**				
	Höhe von der Innenseite des Bodens der Laterne bis zum unteren Deckelrande	Minimal-Dimensionen	280	230	150
	Höhe vom unteren Deckelrande bis zum obersten Rande des Rauchfanges	Minimal-Dimensionen	130	110	70
	Durchmesser des Rauchfanges . . .	Minimal-Dimensionen	120	100	60
	Breite je eines der beiden rechtwinkelig aneinanderstossenden Rückentheile	Minimal-Dimensionen	230	170	120
	Linsen und Gläser.				
	Sehne des horizontalen inneren Bogens der rothen und grünen Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet .		180	120	—
	Sehne des horizontalen inneren Bogens der rothen und grünen gekrümmten Gläser von gleicher Dicke, event. Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet		—	—	100
	Höhe oder Entfernung vom oberen Rande zum unteren Rande der rothen und grünen Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet		127	95	—
	Glasstärke der Linsen in der Mitte ihrer Höhe		33	30	—
	Länge des senkrechten Bogens der Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet		150	100	—
	Höhe oder Entfernung vom oberen Rande zum unteren Rande der rothen und grünen gekrümmten Gläser von gleicher Dicke, event. Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet		—	—	75

*) Brutto-Tonnengehalt.

Gattung der Laternen	Laternen und deren Bestandtheile		Dimensionen		
			Schiffe über 200*) Tonnen	Schiffe u. Barken von 200 bis 25*) Tonnen	Gedeckte Fahrzeuge unter 25*) Tonnen und Dampfbarkassen
			Millimeter		
	Dochte.				
Seitenlaternen	Durchmesser des Schnurdochtes . .	Minimal-Dimensionen	5	5	—
	oder Breite des bogenartig eingesetzten Banddochtes bei den Oellampen		30	20	15
	Breite des geradlinig eingesetzten Banddochtes bei den Petroleumlampen		17	8	8
	oder Durchmesser des kreisrunden eingesetzten Banddochtes bei Petroleumlampen		8	—	—
Focklaternen der Dampfer**)	Höhe der Focklaterne		zum Mindesten gleich jener der Seitenlaterne		
	Durchmesser des dioptrischen Glases der Focklaternen		190	150	—
	Höhe des dioptrischen Glases, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet .		130	100	—
	Dimensionen der Dochte bei Oellampen .		wenigstens wie bei den Seitenlaternen		
	Dimensionen der Banddochte bei den Petroleumlampen		17	12	—
Rundlaternen für verankerte und für manöverirunfähige Schiffe, sowie für Fischerfahrzeuge	Höhe der Laterne, den Rauchfang einbezogen	Minimal-Dimensionen	400	300	300
	Durchmesser (horizontaler) des kugelförmigen Glases		200	150	150
	Durchmesser des Schnurdochtes bei den zweidochtigen Oellampen . .		5	5	5
	Breite des geradlinig eingesetzten Banddochtes bei den Petroleumlampen		12	8	8
	Innerer Durchmesser des kreisrund eingesetzten Dochtes		8	8	8

*) Brutto-Tonnengehalt.

**) Die Dampfboote unter 25 Tonnen haben, unter Dampf fahrend, ausser den beiden Seiten-Positionslichtern, noch dasjenige weisse Licht zu führen, welches für sie als vor Anker liegend vorgeschrieben ist.

C. Die dänische Bekanntmachung des Ministeriums des Innern, betreffend Beschaffenheit und Anbringung der Laternen, welche von Dampf- und Segelschiffen geführt werden sollen zur Verhütung von Zusammenstössen, vom 28. April 1880, lautet:

Unter Hinweis auf die unter heutigem Dato ausgegebene allerhöchste Verordnung, betreffend die von Führern von Dampf- und Segelschiffen zur Verhütung von Zusammenstössen zu beobachtenden Verhaltungsregeln, sieht sich das Ministerium des Innern hierdurch veranlasst, zu Aller Kenntniss zu bringen, dass die in genannter Verordnung §§ 3, 4, 6, 7 und 8 enthaltenen Bestimmungen der Laternenführung nicht befolgt werden können, wenn nicht die darin erwähnte Beschaffenheit und Anbringung der Laternen den unten angeführten Forderungen Genüge leisten, welche übereinstimmend sind mit den Regeln der Instruktion für die Schiffsinspektoren des britischen Handelsministeriums (Board of Trade surveyors), welche berechtigt sind, auch die Laternen fremder Schiffe zu besichtigen.

Zufolge Verordnung vom heutigen Dato §§ 3, 4, 6, 7 und 8 müssen die Laternen von solcher Beschaffenheit sein, dass dieselben in einer dunklen Nacht mit klarer Luft in folgender Entfernung sichtbar sind, nämlich:

Toplaternen von Dampfschiffen in einem Abstande von mindestens 5 Seemeilen, einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen bescheinend;

Seitenlaternen, sowohl auf Dampf- wie auf Segelschiffen, in einem Abstand von mindestens 2 Seemeilen, ein einförmiges Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen zeigend; und

Ankerlaternen in einem Abstand von mindestens 1 Seemeile, ein einförmiges Licht über den ganzen Horizont zeigend.

Demnächst sollen die Toplaternen der Dampfschiffe derartig placirt sein, dass dieselben das Licht frei von allen auf dem Schiff befindlichen Gegenständen von recht voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars nach beiden Seiten des Schiffes werfen.

Seitenlaternen, sowohl auf Dampf- wie auf Segelschiffen, müssen derartig placirt sein, dass dieselben das Licht von recht voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars werfen, beziehentlich auf Steuerbord- wie auf Backbordseite des Schiffes.

Schliesslich müssen die Ankerlaternen so placirt sein, dass dieselben das Licht frei von allen Gegenständen auf dem Schiffe über den ganzen Horizont werfen.

Die Ansprüche können nur erfüllt werden, wenn die Laternen von solcher Beschaffenheit sind, wie im (Anhang) Nachfolgenden angegeben und deren Anbringung auf nebenangeführte Art geschehen ist.

A. Beschaffenheit der Laternen.

Allgemeine Bestimmungen.

a) Alle Laternen müssen in jeder Hinsicht zweckmässig eingerichtet, solide und in gutem Stande sein.

b) Die Dimensionen müssen in Uebereinstimmung mit untenstehenden Vorschriften sein. Grössere Dimensionen als die vorgeschriebenen dürfen an-

gewandt, und geringere können eingeräumt werden, jedoch nur bis $^1/_8$ Zoll Abweichung.

Laternen, worin Mineralöl oder dergleichen gebrannt wird, müssen grösser sein als die, worin Licht oder gewöhnliches Oel gebrannt wird.

c) Die Ventilation muss genügend stark sein.

d) In Oellampen darf der Docht nicht schmaler sein als 1″ 8‴ bis 1″ 11‴ ($1^3/_4$ bis 2″ englisch. Maass), in Steinöl (Petroleum)-Lampen nicht schmaler als 11‴ (1″ englisch. Maass).

e) Die Flammen müssen ausreichend gross sein und klar und, ohne zu qualmen, brennen. Im Falle die Flamme nicht klar brennt, niedergeschraubt wird und doch qualmt, sobald (wenn) die Laterne geschlossen wird, so ist die Ventilation zu schwach. Brennt dieselbe dagegen unruhig und flackert, so ist die Ventilation zu stark und kann die Flamme in Folge dessen leicht bei einem Windstosse ausgehen. Die Laterne muss so hergestellt sein, dass kein Regen oder Schnee in dieselbe eindringen kann.

f) Top- und Seitenlaternen.

Die Blendseiten der Laterne müssen mindestens 8″ 9‴ (9″ englisch. Maass) breit sein, die inwendige Höhe der Laterne mindestens 10″ 8‴ (11″ englisch. Maass).

Wenn die Blendseiten der Laterne gegenseitig einen Winkel bilden, so muss jede derselben die angeführte Breite haben. Ist die Laterne dagegen rund, so muss der Durchmesser derselben die gleiche Breite haben.

Die Höhe der Laterne wird von der Oberkante des Laternenbodens bis zur Unterkante des Deckels an der Seite des Schornsteins gemessen.

g) Das Loch für die Lichtstrahlen muss mindestens 4″ 10‴ (5″ englisch. Maass) breit sein.

Die Höhe und die Breite der Oeffnung wird nach der senkrechten und horizontalen Linie zwischen deren offenen Kanten gemessen. Die Länge des Bogens, welcher die Oeffnung zwischen Ober- und Unterkante bildet, soll bei Seitenlaternen $^1/_3$ und bei Toplaternen $^2/_3$ eines Kreises ausmachen.

h) Die Linse sowohl, als auch ein an Stelle derselben gewöhnlich angewandtes rundes Glas, muss eine derartige Grösse haben, dass die Lichtstrahlen die ganze Oeffnung ausfüllen. Die Form, Farbe und die übrigen Eigenschaften müssen zweckentsprechend sein.

Linsen, welche plankonvex sind (siehe Fig. 1 [Fig. 98a im Anhang]) oder dioptrisch (siehe Fig. 2 [Fig. 98b im Anhang]), vereinen die Lichtstrahlen und sind daher dem gewöhnlichen runden Glas vorzuziehen, welches überall gleich dick ist (siehe Fig. 3 [Fig. 98c im Anhang]). Solches Glas erfordert nämlich alle Zeit stärkeres Licht und kräftigere Spiegel (Reflektoren) als die genannten Linsen.

Laternen mit Linsen, welche nur eine farbige Aussenfläche haben, sowie die, in welchen eine dünne farbige Glasplatte hinter der weissen Linse angebracht ist, verbreiten mehr Licht als Laternen mit Linsen, deren ganze Glasmasse gefärbt ist.

Die bläulichgrüne Farbe ist der gelblichgrünen vorzuziehen, welche leicht in der Ferne mit einem schwachen weissen Lichte verwechselt wird.

i) Der Spiegel (Reflektor) muss so konstruirt und angebracht sein, dass er, soweit möglich, alle Lichtstrahlen auffängt, welche nicht durch die Linse oder das Glas der Laterne ausstrahlen.

Die Spiegelfläche (Reflektor) darf nicht aus Glas sein.

Wo plankonvexe oder dioptrische Linsen (siehe Fig. 1 und 2) (Fig. 98a und b im Anhang) angewandt sind, muss der Spiegel (Reflektor) in Kugelfläche geformt sein, deren Radius gleich dem Abstand vom Mittelpunkte der Flamme bis zum Spiegel ist.

k) Bei Laternen mit plankonvexen oder dioptrischen Linsen (siehe Beilage 1 und 2) muss der Mittelpunkt der Flamme der gemeinsame Brennpunkt der Linse und des Spiegels sein. Dieses wird durch Nachmessen untersucht, theils ob derselbe im Centrum von einer horizontalen Zirkelfläche ist, welche durch die halbe Höhe der Linse gedacht ist, theils ob dieselbe überall in gleichem Abstand vom Spiegel (Reflektor) ist.

l) Die Steuerbord-Seitenlaterne mit dazu gehörendem Schirm (Lampenbrett) muss grün, die Backbord-Seitenlaterne roth bemalt sein.

m) Anker-Laternen.

Die Ankerlaterne muss, wie in der Verordnung vom heutigen Dato § 8 vorgeschrieben ist, eine kugelförmige Laterne von mindestens 8″ Durchmesser sein.

B. Anbringung der Laternen.

Toplaternen.

a) Die Toplaternen müssen bei oder vor Antritt der Reise derartig befestigt sein, dass dieselben die Stellung nicht verändern können und dass das Licht frei von allen Gegenständen auf dem Schiff über den ganzen in der Verordnung festgesetzten Bogen gesehen werden kann.

Damit die Laterne, falls sie in einer unruhigen Stellung angebracht ist, zugleich doch leicht auf und nieder genommen werden kann, muss sie entweder in einem zweckmässigen Stativ (Gabel) aufgehängt sein, welches fest an demselben Vortop sitzt, oder es muss, falls die Verhältnisse es nothwendig machen, die Laterne unterm Stag aufgehängt werden, was selbstverständlich unabhängig von den Segeln geschehen und so wenig wie möglich von der anderen Takelage beeinflusst sein muss — und mit Hilfe einer Gabel (Lägel), welche auf einem Metallrohr auf demselben Stag läuft, befestigt werden. Um sich dagegen zu sichern, dass das Licht nicht durch die Riggen, Segel oder andere Gegenstände verdeckt ist, muss die richtige Anbringung der Laterne beim Segelsetzen und zu Beginn der Reise untersucht und müssen die Raaen in die verschiedenen Stellungen, welche sie einnehmen können, gebracht werden.

Seitenlaternen mit dazu gehörendem Schirm.

b) Seitenlaternen und deren Schirme (Lampenbretter) müssen derartig am Schiff befestigt werden, dass sie die Stellung nicht verändern können, und so, dass deren Licht in dem ganzen in der Verordnung festgesetzten Bogen frei von allen Gegenständen auf dem Schiffe gesehen werden kann.

c) Betreffs des Platzes der Seitenlaternen, welcher sich nach der Grösse, Form und Takelage des Schiffes richtet, muss vornehmlich Acht gegeben werden, dass das Licht frei vom Krahnbalken, Fahrzeugen, Segeln, Takelage etc. etc. gesehen werden kann.

Zur Sicherheit hierfür muss die richtige Anbringung der Laternen dadurch untersucht werden, dass Segel gesetzt und Raaen in den verschiedenen Richtungen (Stellungen), welche sie einnehmen können, gestellt werden.

Seitenlaternen müssen an der Stelle angebracht sein, wo das Schiff am breitesten ist.

d) Die Seitenlaternen mit den dazu gehörenden Schirmen dürfen niemals in den Riggen (Takelage) angebracht werden, sondern müssen auf eine solide und zweckmässige Art an der Schiffsseite selbst oder an dem damit verbundenen festen Theile des Schiffes, nicht an dem Aufbau allein, befestigt werden.

Sind die Schirme (Lampenbretter) an beweglichen Davits angebracht, welche über die Schiffsseiten hinausragen, so müssen dieselben mit Strebern (Gaien) versehen sein, welche derartig dazu passen, dass, wenn diese auf deren Platz befestigt sind, jede Seitenlaterne in der Richtung leuchtet, welche in der Verordnung vorgeschrieben ist.

e) Die zu den Seitenlaternen gehörenden Schirme (Lampenbretter) — welche mindestens 3 Fuss vorlicher als der vorderste Theil der Laternen reichen müssen — müssen derartig aufgestellt sein, dass dieselben das Ueberscheinen des Lichtes verhindern und gleichzeitig doch zulassen, dass beide Seitenlichter recht voraus sichtbar sind.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es nothwendig ist, den Schirm derartig zu stellen, dass die Lichtstrahlen der grünen und rothen Seitenlichter einander in einem unbedeutenden Winkel kreuzen.

Das Richten und Aufstellen der Schirme (Lampenbretter) kann auf verschiedene Weise ausgeführt werden.

Angenommen, der Schirm (Lampenbrett), welchen man untersuchen will, sei parallel mit dem Kiel des Schiffes angebracht und die Laterne stände dicht an der Aussenseite des Schirmes, so werden, wie in Figur 4 (Fig. 98d im Anhang) gezeigt ist, sich die Lichtstrahlen der Laterne so dicht vorm Bug des Schiffes kreuzen, dass das Licht für ein Schiff sichtbar ist, welches sich dem entgegengesetzten Buge nähert.

Dieser Fehler kann annähernd auf folgende Weise berichtigt werden:

1. durch Verlängerung des Schirmes;
2. durch Anbringung eines Brettes mit Klammer auf der Aussenseite des Schirmes, derartig, dass der Abstand von der Innenkante der Oeffnung für die Lichtstrahlen bis zur Aussenseite des Schirmes gleich ist: dem Abstande dieser Fläche bis zur Aussenfläche des Brettes (s. Fig. 5 [Fig. 98e im Anhang]);
3. durch Befestigung einer Leiste am vordersten Ende der Aussenseite des Schirmes (Lampenbrettes), welche ebenso viel vorspringt, wie der Abstand von der Innenkante der Oeffnung für die Lichtstrahlen bis zur Aussenfläche des Schirmes gross ist (Fig. 6 [Fig. 98f im Anhang]);

4. endlich kann die Stellung des Schirmes auf die Weise verändert werden, dass eine Linie vom Vorderende der Aussenkante des Schirmes bis zur Innenkante der Oeffnung der Lichtstrahlen mit dem Kiel des Schiffes parallel läuft (Fig. 6 [Fig. 98g im Anhang]).

Die angeführten Vorkehrungen zeigen indessen nur den praktischsten Weg, welcher beim Richten oder Einstellen der Schirme (Lampenbretter) angewendet werden kann, aber nicht dieses Richten und Einstellen in dem einzelnen Falle, welches, ausser dass es von der gegenseitigen Stellung des Lichtes und Schirmes abhängig ist, zugleich auf dem Abstande des Lichtes vom Vordersteven des Schiffes wie auf dessen Diametralplan beruht.

Anker-Laternen.

f) Diese Laterne soll zufolge der Verordnung vom heutigen Tage an der Stelle angebracht werden, von wo dieselbe — über den ganzen Horizont — am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 20 Fuss über Deck.

Anzahl der Laternen.

g) Alle Schiffe, welche in ausländischer Fahrt gehen, müssen stets mit 2 Serien Seitenlaternen, sowie mit zwei Ankerlaternen versehen sein.

Alle Dampfschiffe sollen ferner mindestens 2 Toplaternen haben.

Es wird hinzugefügt, dass ein vom Ministerium angeschaffter Satz Laternen, welche obengenannte Bedingungen erfüllen, im Kopenhagener Hafensteueramte steht und auf Verlangen vom wachhabenden Steuerbeamten gezeigt wird.

II. Exegese.

„Nicht über den Bug hinweg."

Das Gesetz geht von der Annahme aus, dass die in Fahrt befindlichen Schiffe Vorwärtsfahrt machen. Daher ordnet es an, dass die Seitenlichter „recht voraus" leuchten und „nicht über den Bug hinweg" sichtbar sein sollen.

Es hat aber nicht das Deinsen (Ueber-Steuer-gehen, Ueber-den-Achtersteven-Sacken) und das Backen und Füllen verbieten wollen. Es nimmt die Worte Steuerbord und Backbord im Sinne der Fahrrichtung, des Kurses. Ein mit schleppendem Anker treibendes Schiff, ein Schiff, welches mit dem Strome achteraus treibt, hat daher die Seitenlichter zu vertauschen, d. h. so anzubringen, dass sie achteraus leuchten, und zwar hat es das grüne Licht an derjenigen Seite, welche bei der Vorwärtsfahrt die Backbordseite, und das rothe Licht an derjenigen Seite, welche bei der Vorwärtsfahrt die Steuerbordseite ist, anzubringen. Das Toplicht ist am Besahnstop zu hissen.

So ist es z. B. auf dem Mersey-Flusse üblich, besonders bei Nebelwetter, den Kopf des Schiffes gegen die Fluth zu kehren, wenn man mit der Fluth nach Liverpool einläuft. Der Vortheil dieses Verfahrens ist ersichtlich. Das Dampfschiff treibt gemächlich Heck voraus (stern foremost) stromauf zur Stadt mit der starken Fluth und kann den stromab (seewärts) gehenden Schiffen leichter aus dem Wege gehen, da es nur einiger weniger Vorwärtsdrehungen der Maschine bedarf, um einen ausgiebigen Rudereffekt zu erzielen. Treibt das Segelschiff solchergestalt noch vor schleppendem Anker, so kann es jederzeit durch Stechen vor Kette stoppen.

Die Vorschrift, dass die Seitenlichter nicht quer über den Bug scheinen sollen, ist nothwendig. Denn es ist fast unmöglich, 2 farbige Lichter von in jeder Atmosphäre genau gleicher raumdurchdringender Kraft herzustellen.

Es kann sich ein Schiff am Backbordbug eines anderen befinden und doch nur dessen grünes Licht sehen, es kann sich ein Schiff am Steuerbordbug eines anderen befinden und doch nur dessen rothes Licht sehen, wenn eins oder beide Lichter um einen, wenn auch nur geringen Kreisausschnitt über die durch das Licht selbst parallel zum Kiel gezogene Linie scheinen.

Man pflegt heutzutage die Lichter derart anzubringen, dass sie 1 Strich oder mehr auf dem falschen Bug leuchten.

Das englische Handelsamt hat seine Besichtiger im Widerspruch zum Gesetze angewiesen, darauf zu sehen, dass die Lichter über die Kiellinie scheinen, aber nicht zu viel. Der Zweck ist: gleichzeitige Sichtbarkeit beider Seitenlichter mit Rücksicht auf art. 15. Dagegen ist zu rathen:

> Jedes Seitenlicht sollte durch einen Pflock etc. derart abgeblendet sein, dass die Aussenecke des Pflockes und die Innenecke des Dochtes parallel zur Kiellinie liegen. Auf diese Weise würden die Buglichter die Kiellinie erst jenseits ihrer Minimallichtweite schneiden.

Allerdings würde ein Schiff dann nach vorne kein Licht zeigen, wenn das andere sich genau auf dem schmalen Wasserstreifen gerade in der Kiellinie innerhalb 2 Seemeilen Abstand hielte und eine geringere Breite hätte als jenes. Aber dies auch nur unter der Voraussetzung, dass die Seitenlichter an den Schiffsseiten, speziell dort, wo die grösste Schiffsbreite ist, geführt werden. Allein dies ist nicht gesetzliche Vorschrift. Die besagte Gefahr lässt sich durch Heranrücken der Seitenlichter in die Nähe der Kiellinie auf ein bedeutungsloses Minimum reduziren. Ueberdies macht das unvermeidliche Gieren der Schiffe um mindesten 2^0 bis 4^0, meist um mehr als $^1/_2$ Strich eine längere als momentane Unsichtbarkeit der Lichter in jener ganz exceptionellen Situation unmöglich.

„Mit Schirmen versehen sein.“

Die Schirme dürfen nicht parallel mit der Kiellinie laufen, sondern müssen so gestellt sein, dass eine Linie von der inneren Seite des linsenartigen Glases nach der Vorderkante des Schirmes parallel mit der Kiellinie ist. Anderenfalls scheinen sie über den entgegengesetzten Bug. Die Befestigung der Schirme in den Wanten ist, wenn angängig, zu vermeiden, weil hier die Laternen der Gefahr der Verdunkelung durch das Schiffsgeschirr auf der Back ausgesetzt sind. Leider werden die Anforderungen des art. 3d nur sehr selten erfüllt, weil die üblichen wagerechten Schirme das Licht nicht in der verlangten Weise leiten.

§ 38.

β) Für Schleppdampfer.

Artikel 4.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht

weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: andere Schiffe schleppt.
Russland: im Schlepptau hat.
England: 3 Fuss.
Dänemark: 3 Fuss.
Russland: 3 Fuss.
Belgien und Frankreich: 91 Centimeter.
Spanien: 91 Centimeter.
Holland und Portugal: 9 Decimeter.
Italien: 90 Centimeter.
Brasilien: 90 Centimeter.
Chili: 90 Centimeter.
Oesterreich-Ungarn: in derselben Weise angebracht, wie das weisse Licht.
Mexiko: (es fehlen die Worte: „nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt“.)

II. Exegese.

„Ein anderes Schiff schleppt.“

Der Nachdruck liegt nicht auf dem Worte „ein“, so dass es an einer regulirten Lichterführung für einen Dampfer, welcher zwei und mehr Schiffe schleppt, fehlen würde, sondern auf „anderes“.

Das Wort „Schiff“ hat im Sinne dieses Artikels einen vom übrigen Inhalte dieses Gesetzes abweichenden Sinn. Es umfasst nicht nur Seeschiffe, sondern auch Flussschiffe, Leichterfahrzeuge, Flösse, Schleppkähne, eiserne Kasten, welche z. B. zum Heben gesunkener Schiffe dienen, überhaupt grössere und schwere Gegenstände, z. B. den von Alexandria nach London im Schlepptau transportirten Obelisken, die „Nadel der Kleopatra“ genannt. Dagegen fällt ein Beiboot, eine Jolle u. s. w. wegen seiner Kleinheit und Leichtigkeit nicht unter diesen Begriff, obgleich es im Uebrigen weit schiffsähnlicher ist als ein Ponton oder Floss.

Die Worte „ein Schiff“ sind also zu verstehen als: ein Schiff oder mehrere Schiffe oder andere Gegenstände von schiffsähnlichem Umfange und Grösse und Schwere.

„zur Unterscheidung.“

Das zweite weisse Toplicht ist ein Unterscheidungslicht des Dampfschleppers von anderen Dampfschiffen, um seine geringe Manöverirfähigkeit anzudeuten.

Wer einem Schleppzuge begegnet und demselben etwa nach dem Gesetze auszuweichen hat, weiss, dass er so viel Raum geben muss, dass er von einem hinter dem Schlepper bis zu etwa 100 Meter entfernt befindlichen Gegenstande noch frei geht.

Eine bedenkliche Lichterhäufung tritt ein, wenn ein Schiff einen Schleppdampfer längsseits oder gar einen Schleppdampfer an jeder Seite hat.

Dieser Umstand ist neben der Platzsperrung in engen Fahrwassern das Motiv des Verbotes des Längsseitsschleppens auf vielen Flussrevieren und in manchen Häfen.

§ 39.

γ) Für Telegraphenkabel legende und für durch Unfall manöverirunfähige Schiffe.

Artikel 5.

Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manöverirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens fünfundzwanzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünfundsechszig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen.

I. Ausländische Rechte.

Russland: zur Legung oder zum Aufnehmen eines Telegraphenkabels dient oder in Folge irgend welcher Umstände nicht leicht gelenkt werden kann. Am Tage muss ein solches Fahrzeug am Vordertheile und nicht niedriger als der Fockmasttop.

Oesterreich-Ungarn: legt oder lichtet.

Italien: circostanza. }
Dänemark: omstandigheder } in Folge irgend eines Umstandes!
Norwegen: „ }

Dänemark: 10 Zoll.

Russland: 10 Zoll.

Oesterreich-Ungarn: vor dem Fockmaste.

Oesterreich-Ungarn: dunkle Bälle.

Oesterreich-Ungarn: von wenigstens 65 Centimeter.

Spanien: 61 Centimeter.

Belgien und Frankreich: 61 Centimeter (Durchmesser).
91 Centimeter (Abstand).

Holland: 6 Decimeter.

Dänemark: 2 Fuss.

Schweden und Norwegen: 60 Centimeter.

Chili: 60 Centimeter.
90 Centimeter.

Portugal: 9 Decimeter.

Holland: 9 Decimeter.

Spanien: 91 Centimeter.

Brasilien: 90 Centimeter.

Italien: 90 Centimeter, 65 Centimeter (Diameter).

Dänemark: 3 Fuss.

Russland: 3 Fuss (statt 65 Centimeter: 2 Fuss).

Der Artikel 5 gilt nicht für Mexiko und Siam, und ist in England (durch Geheimrathsbefehl vom 11. August 1884, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1884), in Nordamerika (U. S.) (am 3. März 1885), in Frankreich (Dekret vom 1. September 1884), sowie in Chile, Griechenland, Italien, Portugal, Dänemark, Norwegen, Schweden und Holland abgeändert, wie folgt:

art. 5.

a) Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches in Folge eines Unfalles nicht manöverirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen Lichtes 3 rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 10 Zoll (25 Centimeter) Durchmesser, senkrecht über einander, nicht weniger als 3 Fuss (91 Centimeter) von einander entfernt, und von solcher Lichtstärke, dass sie in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar sind, führen.

Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als derselbe, 3 schwarze Bälle oder Körper, jeden von 2 Fuss (61 Centimeter) Durchmesser, senkrecht über einander, nicht weniger als 3 Fuss (91 Centimeter) von einander entfernt, führen.

b) Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt oder auf(fischt)nimmt, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen Lichtes 3 Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 10 Zoll (25 Centimeter) Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als 6 Fuss (1 Meter 82 Centimeter) von einander entfernt, führen. Das (oberste) höchste und niedrigste (unterste) dieser Lichter sollen roth, und das Mittellicht weiss sein, und alle sollen von solcher Lichtstärke sein, dass die rothen Lichter auf dieselbe Entfernung sichtbar sind wie das weisse Licht.

Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei Körper von mindestens 2 Fuss (61 Centimeter) Durchmesser, von welchen der oberste und unterste von kugelförmiger Gestalt und roth in Farbe, der mittlere von rautenförmiger (rhomben-) Gestalt und weiss sein sollen, senkrecht über einander und nicht weniger als 6 Fuss (1 Meter 82 Centimeter) von einander entfernt, führen.

c) Die obgenannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durch das Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

d) Die Lichter und Körper, welche nach Maassgabe dieses Artikels gezeigt werden müssen, müssen von anderen Schiffen als Signale dahin aufgefasst werden, dass das dieselben zeigende Schiff nicht manöverirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Diejenigen Signale, welche von in Noth befindlichen und Hülfe verlangenden Schiffen gegeben werden müssen, sind im Artikel 27 enthalten.

Anmerkung:

[Der letzte Absatz des englischen Gesetzes ist durch den weitverbreiteten Irrthum in der Auffassung, dass das Signal manöverirunfähiger Schiffe ein Nothsignal sei, veranlasst.

Statt nämlich sich weit aus dem Wege solcher manöverirunfähigen Schiffe zu halten, fuhren viele Schiffer in der guten Absicht, Hülfe zu leisten, an die Schiffe heran und geriethen mit ihnen in Kollision oder durchschnitten die Telegraphenkabel.

Auf Antrag der Telegraphenkompagnien ist daher in England der Hinweis auf die Nothsignale in art. 5 und das Nothsignalsystem selbst als art. 27 des Seestrassenrechtes aufgenommen.]

Internationaler Vertrag zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884, in Kraft seit 1. Mai 1888 [zwischen Deutschland, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Costa-Rica, Dänemark, S. Domingo, Spanien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Columbien, Frankreich, England, Guatemala, Griechenland, Italien, Türkei, Niederlande, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Salvador, Serbien, Schweden, Norwegen, Uruguay, Japan, Britische Kolonien: Canada, Neufundland, Cap Natal, Neusüdwales, Tasmanien, Westaustralien, Neuseeland (26. November 1888), Tunis (6. September 1889)].

art. 1.

Der gegenwärtige Vertrag findet, ausserhalb der Küstengewässer, auf alle unterseeischen Kabel Anwendung, welche rechtmässig gelegt sind und auf den Staatsgebieten, Kolonien oder Besitzungen eines oder mehrerer der hohen vertragschliessenden Theile landen.

art. 2.

Das Zerreissen oder Beschädigen eines unterseeischen Kabels, sofern es vorsätzlich oder durch schuldbare Fahrlässigkeit geschieht und zur Folge haben kann, dass die telegraphischen Verbindungen ganz oder theilweise unterbrochen oder gestört werden, ist strafbar, unbeschadet der Zivilklage auf Entschädigung.

Diese Vorschrift bezieht sich nicht auf diejenigen Fälle des Zerreissens oder der Beschädigung, in welchen die Thäter nur den berechtigten Zweck verfolgt haben, ihr Leben oder die Sicherheit ihrer Fahrzeuge zu schützen, nachdem sie alle Vorkehrungen zur Vermeidung des Zerreissens oder der Beschädigung des Kabels getroffen hatten.

art. 4.

Der Eigenthümer eines Kabels, welcher durch das Legen oder Ausbessern desselben das Zerreissen oder die Beschädigung eines anderen Kabels verursacht, hat die Wiederherstellungskosten, welche in Folge dieses Zerreissens oder dieser Beschädigung nothwendig werden, zu tragen, unbeschadet, geeigneten Falles, der Anwendung des Artikels 2 dieses Vertrages.

art. 5.

Die mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung der unterseeischen Kabel beschäftigten Fahrzeuge müssen die bereits bestehenden oder unter den hohen ver-

tragschliessenden Theilen noch zu vereinbarenden Vorschriften über die zur Verhütung des Zusammenstosses von Schiffen auf See zu führenden Signale beobachten.

Wenn ein mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung eines Kabels beschäftigtes Fahrzeug die besagten Signale trägt, so müssen die anderen Fahrzeuge, welche diese Signale bemerken oder zu bemerken im Stande sind, sich mindestens 1 Seemeile von diesem Fahrzeuge zurückziehen oder entfernt halten, um dasselbe in seinen Arbeiten nicht zu behindern. Die Geräthe oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden.

Den Fischerbooten, welche ein Kabelschiff mit den besagten Signalen bemerken oder zu bemerken im Stande sind, soll jedoch, um sich der so gegebenen Aufforderung zu fügen, eine Frist von längstens vierundzwanzig Stunden zustehen, während welcher ihren Bewegungen keinerlei Hinderniss bereitet werden darf.

Die Arbeiten des Kabelschiffes müssen in thunlichst kurzer Frist vollendet werden.

art. 6.

Die Fahrzeuge, welche die zur Kenntlichmachung der Lage der Kabel bestimmten Bojen sehen oder zu sehen im Stande sind, müssen, wenn es sich um die Legung, um eine eingetretene Betriebsstörung oder um den Bruch der Kabel handelt, sich mindestens eine Viertel-Seemeile von diesen Bojen entfernt halten. Die Geräthe oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden.

art. 7.

Die Eigenthümer von Schiffen oder Fahrzeugen, welche zu beweisen vermögen, dass sie, um einem unterseeischen Kabel keinen Schaden zuzufügen, einen Anker, ein Netz oder ein sonstiges Fischereigeräth geopfert haben, sollen von dem Eigenthümer des Kabels schadlos gehalten werden. Um Anspruch auf eine solche Schadloshaltung zu erlangen, muss, soweit möglich, sogleich nach dem Vorfall, um denselben festzustellen, ein auf die Aussagen der Mannschaft gestütztes Protokoll aufgenommen werden, und der Kapitän des Schiffes muss binnen vierundzwanzig Stunden nach seiner Ankunft in dem ersten Hafen, nach welchem er zurückkehrt, oder in welchem er Zuflucht sucht, vor den zuständigen Behörden seine Erklärung abgeben. Die letzteren benachrichtigen hiervon die Konsularbehörden der Nation des Eigenthümers des Kabels.

Anmerkung:

Die Vertragsstaaten haben ferner zu Paris am 1. Dezember 1886, und für Deutschland am 23. März 1887 folgende authentische Erklärung erlassen:

> Da sich Zweifel über den Sinn des Wortes „vorsätzlich“ im Artikel 2 der Uebereinkunft vom 14. März 1884 ergeben haben, so ist man darüber einverstanden, dass die in dem erwähnten Artikel enthaltene Strafbestimmung nicht auf diejenigen Fälle des Zerreissens oder der Beschädigung Anwendung findet, welche zufälliger- oder nothwendigerweise bei der Wiederherstellung eines Kabels verursacht sind, vorausgesetzt, dass alle Vorkehrungen zur Vermeidung des Zerreissens oder der Beschädigung getroffen waren.
>
> Ebenso wird anerkannt, dass Artikel 4 der Uebereinkunft keinen

anderen Zweck gehabt hat und keine andere Bedeutung haben soll, als die zuständigen Gerichte eines jeden Landes zu verpflichten, in Gemässheit ihrer Gesetze und unter Berücksichtigung der Thatumstände die Frage zu entscheiden, ob der Eigenthümer eines Kabels, welcher durch das Legen oder Wiederherstellen desselben das Zerreissen oder die Beschädigung eines anderen Kabels verursacht, hierfür zivilrechtlich haftbar ist, und im Bejahungsfalle, welches die Folgen dieser Haftbarkeit sind.

Gesetz vom 21. November 1887 zur Ausführung des internationalen Vertrages zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884, mit Gesetzeskraft vom 1. Mai 1888.

§ 1.

Die Bestimmungen der Artikel 5 (Absatz 2 bis 4), 6 und 7 des internationalen Vertrages zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884 finden bezüglich der unterseeischen Telegraphenkabel der im Artikel 1 des Vertrages bezeichneten Art auch innerhalb der deutschen Küstengewässer Anwendung.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen die in den Artikel 5 (Absatz 2 bis 4) und 6 des internationalen Vertrages vom 14. März 1884 und im § 1 dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder mit Gefängniss bis zu 3 Monaten bestraft.

II. Exegese.

„Einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff.“

Das manöverirunfähige Dampfschiff in Fahrt unterscheidet sich nicht von dem manöverirunfähigen Segelschiff in Fahrt. Denn es soll zwar die Seitenlichter, darf aber nicht das Toplicht führen.

„In Folge eines Unfalls.“

Ein Unfall im Sinne dieses Artikels ist jedes den regelmässigen Lauf der Dinge unterbrechende, gefahrdrohende oder schadenbringende Ereigniss, mag es durch höhere Gewalt, fremde Schuld oder eigene Schuld des Schiffsführers herbeigeführt sein, welches die Manöverirfähigkeit des Schiffes, d. h. das Lüstern aufs Ruder, aufhebt.

Eine freiwillige, erlaubte, berufs- oder pflichtmässige zeitweilige Versetzung des Schiffes in den Zustand der Manöverirunfähigkeit, z. B. ein Beidrehen, um einen Lootsen abzusetzen oder an Bord zu nehmen, um einem in Noth befindlichen Schiffe Hülfe zu leisten, um eine Bergungsarbeit durch Taucher vorzunehmen u. s. w., ist keine Manöverirunfähigkeit im Sinne dieses Gesetzes. Denn hier liegt kein Unfall des in Frage stehenden Schiffes vor, sondern ein fremder Seeunfall oder aber überhaupt keiner.

Sehr oft wird die Manöverirunfähigkeit durch eine Beschädigung des Schiffskörpers oder seiner Aus- oder Zurüstung verursacht sein, z. B. an der Maschine ist etwas gesprungen oder gebrochen, der Kessel ist durchgebrannt, Masten sind

gebrochen, Segel zerrissen, ein Leck ist gesprungen, die Mannschaft ist erkrankt und kann das Schiff nicht bedienen u. s. w. Es kann aber auf und in dem Schiffe noch Alles unverletzt sein, z. B. die Lager haben sich warm gelaufen, das Schiff ist, ohne sich zu beschädigen, auf eine Sandbank gelaufen, es wird durch eine dem Segeldrucke gleichwerthige Strömung festgehalten, die Trosse, welche das ohne Segelführung oder Dampfspannung geschleppte Schiff mit dem Bugsirschiffe verband, ist gebrochen u. s. w.

Auch eine dolose Versetzung des Schiffes in den Zustand der Manöverirunfähigkeit, z. B. durch Zerstörung des Ruders u. s. w., giebt dem Schiffer ein Recht zur Vindizirung der aus diesem Zustande entspringenden strassenrechtlichen Vorzüge.

Denn es liegt ein Unfall des Schiffes selbst vor.

Auch eine schuldlose Versetzung des Schiffes in den Zustand der Manöverirunfähigkeit, z. B. ein Beidrehen behufs Hülfeleistung an ein anderes, kann unter Umständen eine Manöverirunfähigkeit im Sinne des Gesetzes begründen, nämlich dann, wenn hierzu ein gesetzlicher Zwang vorlag. Das ist der Fall, wenn das beigedrehte Schiff selbst es war, welches mit dem anderen zusammengestossen war. Hier ist die Pflicht zur Hülfeleistung nach der Kaiserlichen Verordnung vom 15. August 1876 der Unfall des durch Gehorsam gegen den Willen des Gesetzes manöverirunfähig gewordenen Schiffes.

Ein solches Schiff erwirbt die Rechte eines manöverirunfähigen Schiffes, hat aber auch dessen Pflicht, sich durch die vorgeschriebenen Signale als solches kenntlich zu machen.

Schiffe, die auf See oder innerhalb bezw. ausserhalb des Flussfahrwassers auf Strand gerathen sind, aber nicht von der Mannschaft verlassen sind, dürfen nicht die Zeichen bezw. Lichter benutzen, welche auf gestrandeten von der Mannschaft verlassenen Schiffen, d. h. Wracks, aufgezogen werden, sondern müssen nach den Bestimmungen des art. 5 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 bei Tage 3 schwarze Bälle vor dem Top des Fockmastes und bei Nacht 3 rothe Lichter führen.

Ein Schiff bleibt manöverirunfähig im Sinne des Gesetzes, auch wenn es durch besondere, vielleicht ebenso sinnreiche wie schwerfällige Veranstaltungen sich ein hinlängliches Maass von Manöverirfähigkeit für die Seefahrt zu bewahren weiss.

Ein Beispiel:

> Der englische Dampfer „Alaska" (8000 Tonnen, 11 000 Pferdekräfte) erlitt in schwerem Wetter 1884 einen Bruch des Ruders, der sich auch auf die Spindel erstreckte. Die Versuche, mit Hilfe der Segel zu steuern, waren ebenso vergeblich wie die, in der hohen See ein Nothruder in Gestalt eines Schleppankers (dragg) anzubringen. Man betraute daher den in Sicht kommenden Dampfer „Lake Winipeg" in folgender Weise mit der Steuerung: Der Vordersteven des „Lake Winipeg" wurde durch 2 starke Trossen mit dem Hintersteven der „Alaska" verbunden. „Lake Winipeg" nahm dann auf vereinbarte Signale hin seinen Kurs bald nach Steuerbord, bald nach Backbord, zog auf diese Weise den Hintersteven der „Alaska" bald nach rechts, bald nach links und dirigirte dieselbe dergestalt bis nach New York.

Die Frage, ob ein Schiff manöverirunfähig ist oder nicht, ist eine Thatfrage.

Ein Dampfschiff, dessen Schraubenwelle gebrochen ist, kann manöverirunfähig sein, weil seine Besegelung zu klein ist, um durch dieselbe allein regiert zu werden. Es kann bei gutem Wetter vielleicht auch als Segler, wenn auch in vermindertem Maasse, manöverirfähig sein, während es bei schlechtem Wetter manöverirunfähig ist. Eine Verminderung der Manöverirfähigkeit ist noch keine Manöverirunfähigkeit. Es kommt Alles auf die Umstände des individuellen Falles an. Ein Segelschiff, dessen Vordergeschirr, z. B. Klüverbaum u. s. w., gebrochen ist, kann noch manöverirfähig sein, während ein leck gesprungenes Schiff, dessen Besegelung und Bemastung noch ganz intakt sind, vielleicht manöverirunfähig ist.

Ein unter Dampf an der festen Eiskante eines Flusses liegender Dampfer, welcher sich vermittelst des andrängenden Stromes auf der Stelle hält, ist nicht manöverirunfähig. Denn er kann jeden Moment von seiner Maschine zur Fortbewegung Gebrauch machen.

Ein Schiff, welches eben von Grund freigekommen ist, aber schwaiend quer im Strome liegt und daher in seiner Bewegung behindert ist, ist nicht manöverirunfähig. Denn es ist, wenn auch sehr beschränkt, manöverirfähig.

„An derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben.“

Die Vorschrift, dass 3 rothe Lichter in senkrechtem Abstande von je 1 Meter von einander an derselben Stelle geführt werden sollen, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, resp. statt dieses weissen Lichtes geführt werden sollen, ist unglücklich redigirt. Denn ihre Ausführung scheitert an der physikalischen Unmöglichkeit.

Gemeint ist, dass das unterste der 3 rothen Lichter in einer Höhe von nicht weniger als 6 Metern über dem Schiffskörper und, wenn die Breite des Schiffes 6 Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Rumpfe nebst Aufbauten geführt werden soll, während die beiden anderen rothen Lichter je 1 Meter höher senkrecht darüber stehen sollen. Da die Unfallslichter nicht weiter als die Positionsseitenlichter sichtbar zu sein brauchen, so fehlt es für diese erhöhte Placirung an einem sachlich zwingenden Grunde. Aber es kann nicht zweifelhaft sein, dass das oberste oder das mittlere rothe Licht den Standort des weissen Dampferlichtes nicht einnehmen darf. Denn für alle 3 Lichter gilt die Ortsbestimmung des Dampfertoplichtes. Weniger als 6 Meter darf die Höhe dieses Lichtes über dem Schiffsrumpfe nun nicht betragen, wohl aber mehr. Also muss das unterste der Unfallslichter mindestens 6 Meter über den Schiffsrumpf geführt werden. Hiergegen wird sehr allgemein verstossen.

„nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt.“

Es kann vorkommen, dass in grösserer Entfernung mehrere unter einander gehisste Lichter (art. 4, 5, 10) selbst bei klarem Wetter als eines erscheinen. Diese Erscheinung erklärt sich durch die starken Bewegungen des Schiffes in hohem Seegange, in Folge dessen die Lichter in einander fliessen.

Bei unsichtiger Luft erscheinen die 3 rothen Unfallslichter oft als 2 Lichter, bisweilen als 1 Licht, während die Telegraphenlichter des englischen, französischen, amerikanischen etc. Rechtes {roth, weiss, roth} häufig als ein weisses Licht erscheinen.

„vor dem Top.“

Der „Top“ des aus einem Stücke bestehenden Pfahlmastes ist diejenige Stelle, wo die Wanten zuerst den Mast berühren.

Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manöverirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die obengenannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: für die sich nähernden Schiffe als Zeichen gelten.

Oesterreich-Ungarn: wenn sie keine Fahrt haben.

Russland: nicht leicht gelenkt werden und folglich

Russland: wenn sie nicht in Fahrt sind.

„Diese Lichter.“

Die Grösse der Laternen ist durch Angabe des Minimaldurchmessers gesetzlich normirt, nicht aber ihre Leuchtkraft durch Festsetzung der Sehweite.

In England, Frankreich, Nordamerika etc. ist durch Verordnungen vom 11. August und 1. September 1884 und 3. März 1885 die Sichtweite der für durch Unfall manöverirunfähige Schiffe vorgeschriebenen Lichter auf 2 Seemeilen festgesetzt, dagegen keine ähnliche oder gleiche Bestimmung für die Lichter der mit dem Legen oder Aufnehmen von Telegraphenkabeln beschäftigten Schiffe angeordnet.

Es lässt sich aber aus der Anordnung, dass die obengenannten Schiffe die Seitenlichter führen müssen, wenn sie Fahrt durchs Wasser machen, mit annäherungsweiser Wahrscheinlichkeit der unausgesprochene Wille des Gesetzes gewinnen. Das Gesetz scheint gewillt zu sein, dass diese Schiffe gleich bei ihrem ersten Erscheinen, d. h. beim Insichtkommen, sich als das zu erkennen geben, was sie sind, nämlich manöverirunfähig. Das geschieht aber nur, wenn die Sichtweite der 3 Kugellaternen mit derjenigen der Seitenlichter correspondirt, wenigstens nicht geringer ist. So gelangt man zu dem Erforderniss einer Minimalsichtweite von 2 Seemeilen. Wollte das Gesetz diese Meinung nicht zum Ausdruck bringen, so hätte es wahrscheinlich nicht angeordnet, dass die 3 Kugellaternen „geführt“, also ständig aufgehisst bleiben, sondern nur, dass sie „gezeigt“, also zeitweilig aufgehisst werden sollten. Letzteres — das Zeigen — geschieht und kann füglich nur geschehen, nachdem die Seitenlichter resp. 1 Seitenlicht eines anderen Schiffes in Sicht gekommen sind, also innerhalb der Zweimeilenzone, nämlich in etwas geringerer Entfernung beider Schiffe von einander als 2 Seemeilen.

„nicht aus dem Wege gehen kann."

Ein Schiff, welches auf See sein Ruder verloren hat und mit Nothruder seinen Kurs steuert, ist manöverirunfähig im Sinne des Gesetzes. Zwar ist ein solches Segelschiff im Stande, mit Nothruder und stets wechselnder Segelstellung einigermaassen seinen Kurs einzuhalten. Aber ausweichen kann es — wie auch ein Dampfer in gleicher Lage — nur höchst unvollkommen.

Der Grundsatz, dass havarirten Schiffen wegen ihrer ziemlich hülflosen Lage von anderen Schiffen Platz zu machen ist, entspricht völlig der Natur der Sache. Mit der Zuertheilung eines besonderen Unterscheidungssignales an diese Schiffe ist aber die Gefahr des Missbrauches dieses Signales durch einzelne Führer nicht manöverirunfähiger Schiffe gegeben. Die Versuchung, bei Nacht und Tag unter falschen Signalen in Ruhe und Bequemlichkeit seinen Kurs steuern und mit Behagen wahrnehmen zu können, wenn alle Schiffe aus dem Wege gehen, ist allerdings gross.

Ein Beispiel von Unverfrorenheit ist in dieser Hinsicht das folgende:

> In einem engen Fahrwasser, in welchem in Folge der starken Strömung die Schiffe schlecht manöverirten, begegnete ein Dampfer zwei hinter einander aufkreuzenden Segelschiffen. Als die Gefahr der Kollision mit dem ersten Segler entsteht, stoppt der Dampfer und setzt seine 3 schwarzen Bälle. Der erste Segler geht klar, der zweite wendet. Darauf holt der Dampfer seine Bälle nieder und geht unter Volldampf weiter.

Was die Art resp. das Maass des Ausweichens vor einem Schiffe, welches Telegraphenkabel legt, anlangt, so besteht in denjenigen Staaten, welche die sogenannte internationale Konvention zum Schutze der unterseeischen Telegraphenverbindungen zum Landesgesetze erhoben haben, die Pflicht, sich wenigstens in der Entfernung einer Seemeile von der Arbeitsstelle zu halten.

Da nach italienischem, dänischem und norwegischem Rechte es auf die Ursache der Manöverirunfähigkeit, d. h. die Entstehung derselben durch Unfall nicht ankommt, sondern die einfache Thatsache der Manöverirunfähigkeit für den Erwerb des Strassenrechtes im Verhältniss zu allen anderen Schiffen genügt, so ist hier ein reiches Feld für Missverständnisse und vielleicht auch Missbräuche. In noch höherem Grade gilt das vom russischen Rechte, welches an die Stelle der Manöverirunfähigkeit die „nicht leichte Lenkbarkeit" gesetzt hat.

„Fahrt durchs Wasser."

Sieht man von absoluter Windstille und von Abwesenheit jeglicher Strömung ab, so wird ein Fall des Stillliegens von nicht vor Anker liegenden Schiffen auf hoher See wohl kaum anders vorkommen, als wenn das Schiff gestrandet ist, z. B. auf eine Klippe aufgelaufen ist. Dann macht es allerdings absolut keinen Fortgang.

Ein Schiff, welches, ein Spiel der Wellen und des Windes, auf hoher See steuerlos treibt, hat also die Seitenlichter zu führen.

Anders, wenn es stromab oder stromauf treibt, also Fahrt über Grund, aber nicht durchs Wasser macht.

Die Begriffe „in Fahrt sein (art. 3)“ und „Fahrt durchs Wasser machen (art. 5)“ sind also verschiedene Begriffe.

Denn „in Fahrt“ ist jedes Schiff, welches nicht verankert oder vertäut ist, wenn es auch keine Fahrt durchs Wasser macht, weil es z. B. in Windstille liegt. Dieser Unterschied ist zu beachten, da z. B. das russische Recht nur das „In Fahrtsein“, nicht das „Fahrt durchs Wasser machen“ kennt.

§ 40.

δ) Für Segler.

Artikel 6.

Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 3 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichts, welches es niemals führen darf.

I. Ausländische Rechte.

Norwegen (Königliche Verordnung vom 15. September 1881): Es soll den Zollkreuzern unter Segel in nordischen Binnengewässern (in den Schären) gestattet sein, anstatt der in der Verordnung vom 23. März 1880 § 6 (resp. § 3) vorgeschriebenen Seitenlaternen ein Flackerfeuer anzuwenden, welches bei Annäherung an oder von anderen Schiffen (Fahrzeugen) so zeitig gezeigt werden muss, dass einem Zusammenstoss vorgebeugt werden kann.

§ 41.

ε) Für kleine Fahrzeuge.

Artikel 7.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Auf kleinen Segelschiffen, wo — insbesondere bei schlechtem Wetter —

Oesterreich-Ungarn: mit geeigneten Schirmen versehen sein.

England: mit geeigneten Schirmen versehen sein.

Frankreich: mit geeigneten Schirmen versehen sein.

II. Exegese.

„wie es bei kleinen Fahrzeugen der Fall.“

Die Worte sind Exemplifikation, nicht Definition.

Auch grössere Schiffe können so tief beladen sein, dass sie im schlechten Wetter zuviel Wasser übernehmen, um die Laternen dort führen zu können, wo sie mit Rücksicht auf die Segel sichtbar sein würden.

Es werden für die Anwendung des art. 7 gedeckte, d. h. mit Verdeck versehene, Fahrzeuge vorausgesetzt. Kleine Schiffe mit Deck haben beide farbige Handlaternen, kleine Schiffe ohne Deck dagegen nach § 2 der Verordnung vom 16. Februar 1881 nur eine weisse Handlaterne zu zeigen. Beide Arten kleiner Schiffe haben also nur Lichter zu zeigen, nicht stationär zu führen.

Die farbigen Lichter müssen einen Lichtsektor von 10 Strich darbieten, das weisse Licht darf nicht abgeblendet sein.

„tragbaren Lichter“ „jede Laterne.“

Es ist wohl zu beachten, dass diese tragbaren Laternen ein Laternenpaar sind, 2 selbstständige Laternen, und nicht wie im früheren art. 10 der deutschen Verordnung, welcher sporadisch im Seeverkehre kraft fremder Legislation noch gilt, eine einfache Laterne mit 2 Farbengläsern und Schiebern sein darf.

§ 42.

ζ) Für Schiffe vor Anker.

Artikel 8.

Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muss ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens Einer Seemeile sichtbar wird.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Jedes vor Anker liegende Schiff.

Nord-Amerika (U. S.): wenn es auf Rheden oder im Fahrwasser vor Anker liegt.

Chili: wenn es auf Rheden, im Kanal oder im Fahrwasser vor Anker liegt.

Frankreich und Belgien: wenn es auf einen Ankerplatz liegt.

Dänemark: 8 Zoll.

England: 8 Zoll.

Russland: 8 Zoll.

England: 20 Fuss.

Dänemark: 20 Fuss.
Russland: 20 Fuss.
Oesterreich-Ungarn: klares, gleichmässiges . . .
Oesterreich-Ungarn: sichtbar ist.

Durch Dekret der Seebehörde zu Triest vom 8. März 1882 ist erklärt, dass jene Schiffe, welche im Hafen in der Nähe der Ufer an Landfesten vertäut liegen, auch wenn sie einen oder zwei Anker ausgeworfen haben, nicht als vor Anker liegende Schiffe im Sinne des art. 8 zu betrachten sind.

II. Exegese.

„Vor Anker liegend."

Die Vorschrift ist nicht wörtlich zu nehmen. Genau genommen liegt nur dasjenige Schiff vor Anker, dessen Ketten oder Trossen in direkter Verbindung mit einem am Grunde liegenden Anker stehen, also ein Schiff, welches vor seinem eigenen Anker liegt.

Ein Schiff kann aber auch an einer Ankerboje, d. h. an einer durch Anker oder Steine am Boden befestigten, zum Verankern bestimmten Tonne befestigt sein. Es kann seinen eigenen Warpanker oder sonstigen Anker am Lande (Ufer) eingraben oder anderweitig festlegen. Es kann an Schiffspfählen oder Landfesten, z. B. Ankerringen, vertäut liegen u. s. w. In allen diesen Fällen liegt das Schiff, wofern nicht Lokalgesetze, z. B. Hafenordnungen, ein Anderes bestimmen, im Sinne des Reichsgesetzes vor Anker. Es liegt nur dann, aber dann auch stets vor Anker, wenn es durch Haltetaue (Trossen, Ketten) in relativ stationärer Lage gehalten wird.

Durch das Wort „Anker" soll auf eine bestimmte Art des Stillliegens, nicht auf ein ausschliessliches Mittel zur Erreichung dieses Effektes, also auf eine qualifizirte Wirkung, nicht auf eine exklusive Ursache hingewiesen werden.

Es ist nicht nothwendig, dass das Schiff keine Dampfspannung halte oder keinerlei Segel führe. Im Gegentheil, sehr oft sucht man durch ein kleines Segel oder den zeitweiligen Gang der Maschine eine konstante Lage des Schiffes herzustellen oder die Kraft von der Kette zu nehmen oder beim Schwaien das Treiben über den Anker zu verhüten, und benutzt zu diesem Behufe gleichzeitig das Ruder.

Denn ein „vor Anker liegendes" Schiff ist keineswegs absolut stationär, es liegt keineswegs unbedingt still, es macht nicht nur Gier- und Scheerbewegungen, sondern schwoiet auch beim Wechsel der Gezeiten.

Das Schwoien ist ein Treiben des Schiffes mit dem Strome in eine der früheren gerade entgegengesetzten Lage. Die durch das Schwoien bewirkte Aenderung der Schiffsrichtung ist also geringer als die durch das Halsen und erheblicher als die durch das Wenden (Ueberstaggehen) in der Fahrt herbeigeführte.

Beim Wenden wird die Schiffslage um 8 bis 15 Kompassstriche, beim Halsen um 17 bis 24, beim Schwoien um 16 Striche geändert. Schwoien, d. h. einen Halbkreis beschreiben, kann nur ein bereits vor Anker liegendes Schiff. Beim Zu-Anker-Gehen (Sich-Vor-Anker-Legen) dreht oder tornt das Schiff vor seinem Anker auf, d. h. es verändert seine Lage um 4 bis 8 Striche. Das am Anker aufdrehende Schiff ist ein Schiff in Fahrt. Denn es liegt noch nicht vor Anker.

Ein momentan stillliegendes Schiff, z. B. ein Schiff, dessen Maschine gestoppt ist oder rückwärts arbeitet, ein Schiff, welches anluvt oder backbrasst, ist doch ein

in Fahrt befindliches Schiff. Denn es befindet sich nur in einem Uebergangsstadium. Es geht aus Fahrt vorwärts oder einer Seitenrichtung in Fahrt rückwärts oder nach einer anderen Seitenrichtung über.

Ein vor Anker auf dem Strom liegendes Schiff macht thatsächlich Fahrt durchs Wasser, wenn auch nicht über den Grund — dieses nur beim Schwoien innerhalb eines durch die Kettenlänge beschränkten Halbbogens —, ist aber nicht ein Schiff in Fahrt im Sinne des Gesetzes.

Ein vor Anker liegendes Schiff ist auch nicht gänzlich manöverirunfähig. Es kann durch Einholen und besonders durch Stechen von Kette mehr oder weniger Platz machen, und wenn es Dampf oder Segel auf hat, auch seitwärts Raum geben. Aber diese Bewegungen sind zeitlich langsam und räumlich beschränkt.

Das „Ueber-den-Anker- oder Strom-Hinlaufen“ eines zwischen Wind und Strom liegenden Schiffes ist nur ein Moment des „Vor-Anker-Liegens.“

Aus dem Vorstehenden erhellt, dass das am Anker aufdrehende Schiff seine Positionslichter zu führen und diese erst wegzunehmen und dafür das Ankerlicht zu hissen hat, sobald es ruhig am Anker liegt. Das Auftornen am Anker ist eine Schiffsbewegung in Gemässheit des Willens des Schiffers; das Schwoien ist eine von diesem Willen unabhängige Schiffsbewegung.

Das Hamburgische Hafengesetz für die am Anker auftornenden Schiffe verwechselt diesen Begriff mit dem des Schwoiens.

Vor Anker liegen heisst also: in Folge von künstlicher Verbindung mit dem Grunde oder festen Lande stillliegen, wobei allerdings das Schwoien während einer Stromkenterung als unfreiwillige Ortsveränderung einbegriffen ist.

Die Seitenlichter müssen in dem Augenblicke geborgen und das Ankerlicht gleichzeitig gesetzt werden, wo der Anker den Grund gefasst hat und hält.

Dieser Moment konstirt, sobald das Schiff stromrecht vor Anker festliegt, also nachdem es am Anker aufgetörnt hat.

Hieraus folgt, dass das Ankerlicht wegzunehmen und die Seitenlichter auszusetzen sind, sobald der Anker vom Grunde ist, d. h. auf und nieder ist (perpendikulär zum Grunde steht), denn dann beginnt das Schiff zu treiben und ist in Fahrt im Sinne des Gesetzes.

Ist der Anker in dieser Lage unklar von Steinen, Wracks oder sonstigen Hindernissen, so ist das Schiff nicht in Fahrt. Denn dann ist der Anker nur scheinbar „auf und nieder“ und in Wahrheit noch nicht aus dem Grunde gewunden.

Ein Schiff, dessen Anker sich losgerissen hat, ist in Fahrt, obgleich es momentan vielleicht ganz unlenksam ist und, ein Spiel des Windes und der Strömung, dahintreibt.

„an der Stelle, wo —“ „über den ganzen Horizont.“

Eine solche Stelle giebt es wohl auf keinem Schiffe. Es könnte nur der Flaggenknopf sein, falls dieser nicht höher als 6 Meter über den Rumpf ragt. Wann ist das aber der Fall?

Gewöhnlich bringt man die Ankerlaternen an Steuerbordseite in Fockwant an, häufig halbauf am Fockstag. Aber in beiden Fällen wird das Licht durch den Fockmast in erheblichem Maasse verdunkelt. Empfehlenswerther ist die Placirung an der Steuer- resp. Backbord-Fockraa, ungefähr in der Mitte zwischen Nock und

Toppenant, weil hier in Folge der grösseren Entfernung des Fockmastes der Verdunkelungswinkel spitzer wird. Jedenfalls ist der Fockstag ein besserer Platz als die Fockwant.

§ 43.

η) Für Lootsenfahrzeuge.

Artikel 9.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weisses über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und ausserdem mindestens alle fünfzehn Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

I. Ausländische Rechte.

Italien: (fehlen die Worte: „auf seiner Station").

Oesterreich-Ungarn: nicht im Lootsendienst beschäftigt ist.

Russland: auf seiner Station in Thätigkeit ist, ... auf seiner Station nicht in Thätigkeit ist.

Norwegen: (Königliche Verordnung vom 23. März 1880 mit Gesetzeskraft vom 1. September 1880).

§ 9.

Ein Lootsenboot, welches draussen zum Lootsen liegt, soll nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Laternen führen, sondern soll am Masttop eine Laterne mit weissem Licht führen, welches den ganzen Horizont bescheint, und ausserdem alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zeigen.

Offene Lootsenboote sind jedoch von der Führung einer Laterne am Masttop befreit, müssen dafür aber, wenn sie dieselbe nicht führen, eine solche in Bereitschaft haben und bei Annäherung an oder von anderen Fahrzeugen dieselbe so rechtzeitig zeigen, dass einem Zusammenstosse vorgebeugt werden kann.

Ein Lootsenboot, welches zu anderem Zwecke als zum Lootsen draussen liegt, muss, falls es ein gedecktes Boot ist, Laternen gerade so wie andere Fahrzeuge führen, und, falls es ein offenes Boot ist, Laternen gleich wie andere offene Boote führen (§ 10a und b).

[Dieser § 10 ist abgeändert durch die Königliche Verordnung vom 6. Mai 1882, welche den art. 8 des Strassenrechtsgesetzes von 1863 wiederherstellt!

Hiernach ist für Norwegen das weisse Lootsenlicht in seinem Gebrauche nicht auf die Lootsenstation örtlich eingeengt, und nicht auf die Dauer des Lootsendienstes zeitlich beschränkt.]

Dänemark: (Königliche Verordnung vom 18. Februar 1887) hat folgenden Zusatz: „Offene Lootsenfahrzeuge sind nicht verpflichtet, das vorstehend

vorgeschriebene Licht am Masttop zu führen. Jedoch muss jedes solches Fahrzeug bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen dieses Licht zeitig genug zeigen, um einen Zusammenstoss zu verhüten.

II. Exegese.

„auf seiner Station“ „Lootsendienst.“

Nur auf der Station, d. h. innerhalb desjenigen Seeraumes, wo sich das Lootsenschiff nach öffentlicher Bekanntmachung der Behörden oder gewohnheitsmässig aufhält, um lootsenbedürftige Fahrzeuge zu erwarten und sich ihnen zur Verfügung zu stellen, führt das Lootsenschiff das sogenannte Lootsenlicht. Es führt auf diesem Terrain das Einzellicht nur, wenn es Lootsendienst thut, d. h. wenn und so lange es Lootsen an die ein- (oder aus-) gehenden Schiffe absetzt und selbst sich an Ort und Stelle hält.

Kann es wegen schlechten Wetters keinen Lootsen an den fremden Bord übersetzen und ist es daher genöthigt, die Pfadweisung durch Voransegeln zu übernehmen, so thut es keinen Lootsendienst mehr auf der Station, sondern verlässt seine Station und hat daher das weisse Mastlicht einzuziehen und die gewöhnlichen Seitenlichter resp. diese und das Dampfertoplicht, falls es unter Dampf fährt, auszusetzen.

In diesem Falle wird es sich des Hecklichtes als „Wegweiser“ bedienen müssen.

Denn das Gesetz unterscheidet ausdrücklich das Lootsenschiff, welches „auf seiner Station“, von demjenigen, welches „nicht auf seiner Station“ Lootsendienste thut. Das letztere hat die gewöhnlichen Seitenlichter, und, wenn es ein Dampfer ist, auch das Toplicht zu führen und darf kein Flackerfeuer zeigen. Damit ist die Lichterführung des durch blosses Vorsegeln Lootsendienste thuenden Lootsenfahrzeuges ausser Zweifel gestellt. Denn dieses verlässt seine Station und weilt nicht „auf“ derselben.

„ausserdem Flackerfeuer“.

Es war nothwendig, das Zeigen eines Flackerfeuers obligatorisch zu machen, weil an dem Masttoplicht allein die Lage eines Lootsenfahrzeuges in der Dunkelheit nicht ausgemacht werden kann. Das Flackerfeuer macht das Segel des Lootsenbootes meistens erkennbar und damit auch, was wesentlich, den Bord resp. das Heck oder den Vordersteven.

Jetzt erst ist zu erkennen, ob das Lootsenboot kreuzt oder etwa mit gereeftem Grosssegel und backgelegter Stagfock beim Winde liegt.

Mindestens alle Viertelstunde soll ein Flackerfeuer gezeigt werden, einerlei ob ein Schiff in Sicht ist oder nicht.

Mehr als dieses eine Flackerfeuer wird das Lootsenboot wohl naturgemäss während dieses Zeitabschnittes nur zeigen, wenn andere Schiffe in Sicht sind, wenn also die Gefahr einer Kollision oder die Hoffnung einer Inanspruchnahme von Lootsendiensten vorliegt.

„ein oder mehrere Flackerfeuer“.

Das Flackerfeuer des Lootsenschiffes ist obligatorisch, während das der offenen Fischerfahrzeuge und anderen offenen Booten fakultativ ist. Liegen auf der Lootsen-

station zugleich offene Fischerfahrzeuge, so ist es geboten, auf dem Lootsenfahrzeug nicht ein Flackerfeuer, sondern mehrere Flackerfeuer gleichzeitig zum Unterschiede von den Einzel-Flackerfeuern der Fischer zu zeigen.

Die Verständigung zwischen dem lootsbedürftigen Schiffe und dem Lootsenboote erfolgt durch Abgabe der Lootsensignale. Das Lootsenboot giebt sich durch das weisse Toplicht und zusätzliche Flackerfeuer zu erkennen. Das lootsfordernde Schiff zeigt Blaufeuer und ein weisses Licht über den Relings (Schanzkleidung) neben den gewöhnlichen Positionslichtern (resp. Unfallslichtern). (Siehe Lootsensignalordnung vom 14. August 1876, § 4.)

Damit die Fahrzeuge der Weserlootsen und diejenigen der Elblootsen bei Ausführung dieser Vorschrift von einander unterschieden werden können, haben die Landesregierungen im Juli 1891 vereinbart, dass die alle 15 Minuten zu zeigenden Flackerfeuer bestehen sollen:

auf allen Weserlootsenfahrzeugen jedesmal in einem längere Zeit andauernden Flackerfeuer,

auf allen Elblootsenfahrzeugen jedesmal in drei schnell aufeinander folgenden Flackerfeuern von kurzer Dauer.

Das Lootsenlicht schafft, eben weil es ein einzelnes Licht ist, keine Aufklärung darüber, mit welchen Halsen das Lootsenboot segelt oder welchen Kurs es dampft, während es auf seiner Station umherkreuzt.

In dieser durch den Mangel der Seitenlichter gesteigerten Ungewissheit liegt eine grosse Kollisionsgefahr für das Lootsenboot und das lootsfordernde Schiff. Das Lootsenboot legt sich voraus in den Kurs des sich nähernden Schiffes, weil dies das gegebene Mittel ist, längsseits des lootsbedürftigen Schiffes zu kommen und den Lootsen abzusetzen; und in dieser Lage ereignen sich öfter Zusammenstösse. Das Anlegen ist Sache des Lootsenbootes, dessen Lage von dem sich nähernden Schiffe aus regelmässig nicht mit Sicherheit ausgemacht, also auch nicht berücksichtigt werden kann. Das lootsbedürftige Schiffe hält möglichst seinen Kurs und hat der Führer nur dafür zu sorgen, dass er sein Schiff bei Annäherung an das Lootsenboot ausser Fahrt setze.

Da das Lootsenboot im Flackerfeuer ein Mittel besitzt, den Zweifel über seine Lage im Wesentlichen zu heben, so ist ein Sparen mit diesem Signal regelmässig als Ursache einer Kollision bis zum Beweise des Gegentheils zu vermuthen.

§ 44.

9) Für offene Fischerboote.

Verordnung, betreffend die Suspension des Artikels 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. Vom 16. Februar 1881.

§ 1.

Der Artikel 10 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (Reichs-Gesetzbl. S. 1) tritt ausser Kraft.

Die Entstehungsgeschichte dieser Verordnung ist durch den Fürsten von Bismarck der Oeffentlichkeit übergeben. Auf einer am Tage des Erlasses im Palais

des Reichskanzlers abgehaltenen Soiree — so meldeten die Zeitungen — äusserte der Fürst im Laufe des Gesprächs, dass er heute einen Staatsstreich gemacht habe. Es bestehe eine Verordnung, wonach die Fischerboote in der Dunkelheit und beim Sturm Lichter mit rothen und grünen Scheiben führen müssten, damit die ihnen vorbeisegelnden Schiffe sie nicht überfahren. In anderen Staaten sei diese Verordnung schon längst aufgehoben. Denn abgesehen davon, dass die Fischer sich selbst nach Kräften vor der Gefahr schützen und dass sie z. B. im kurischen Haff gar nicht die erforderlichen Lichter bekommen könnten, bewirkte die angeordnete Maassregel gerade das Gegentheil dessen, was sie solle, sie bringe die Boote noch mehr in Gefahr. Denn bei der tanzend-drehenden Bewegung, welche ein Boot im Sturm stets mache, wechsele die Richtung des Lichtscheins fortwährend und führe die Schiffe über die Richtung, in welcher die Boote segeln, stets irre. Deshalb habe der König heute auf seine Empfehlung die Aufhebung der Lichtverordnung ausgesprochen.

§ 2.

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weisses Licht zu zeigen.

Ausserdem können dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 16. Februar 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

I. Ausländische Rechte.

In Oesterreich gilt die Verordnung vom 15. Januar 1882, in Ungarn die vom 24. Dezember 1881, welche lautet:

Offene Fischerboote und andere offene Boote brauchen keine Seitenlichter wie andere Schiffe zu führen, doch müssen sie je eine Laterne besitzen, welche an der einen Seite einen grünen, auf der anderen Seite einen rothen Schieber hat. Bei Annäherung anderer Schiffe hat diese Laterne zu rechter Zeit ausgesetzt zu werden, um einen Zusammenstoss zu verhindern, und zwar derart, dass das grüne Licht nicht an der Backbordseite, noch das rothe Licht an der Steuerbordseite gesehen werden kann. Diese Fahrzeuge, wenn vor Anker oder an ihren Netzen fest und daher an einer Stelle ruhig liegend, haben ein helles, weisses Licht zu zeigen. Es ist denselben ausserdem, wenn sie es für zweckdienlich erachten, gestattet, zeitweise Blinkfeuer zu zeigen.

In Norwegen gilt die Königliche Verordnung vom 6. Mai 1882, lautend:

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen, sie müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht besitzen, eine Laterne führen, welche mit einem Schieber von grünem Glase an der einen und

mit einem Schieber von rothem Glase an der anderen Seite versehen ist. So oft sie sich einem anderen Schiffe nähern, muss die Laterne früh genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass das grüne Licht nie von der Backbordseite her, und das rothe Licht nie von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Fischerfahrzeuge und offene Boote, die vor Anker oder vor ihren Netzen liegen und nicht in Fahrt sind, müssen ein helles weisses Licht zeigen. Ausserdem können solche Fahrzeuge sich der Flackerfeuer bedienen, wenn sie es für zweckmässig halten.

Ebenso Siam, Mexico, Holland.

In England gilt:

1. der Geheimrathsbefehl vom 11. August 1884, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1884:

art. 10.

Offene Boote und Fischerfahrzeuge von weniger als 20 Register-Tonnen (57 cbm) Netto-Raumgehalt sind, wenn sie in Fahrt sind und ihre (Treib-) Netze, Kurren (Baumnetze), Scharrnetze (Schrap-, Schlepp-) oder (Grund-) Leinen nicht im Wasser haben, nicht verpflichtet, die farbigen Seitenlichter zu führen.

Aber jedes Boot und Fahrzeug muss anstatt derselben eine Laterne mit einem grünen Glas an der einen Seite und einem rothen Glas an der anderen Seite gebrauchsfertig haben; bei der Annäherung von oder zu anderen Schiffen muss diese Laterne zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, dergestalt gezeigt werden, dass das grüne Licht nicht an der Backbordseite (d. h. von derselben her) und das rothe Licht nicht an der Steuerbordseite (d. h. von derselben her) gesehen werden kann.

Der folgende Theil dieses Artikels findet nur auf Fischerfahrzeuge und Boote Anwendung, wenn sie sich auf See vor der Küste Europas nördlich von Cap Finisterre befinden:

a) Alle Fischerfahrzeuge und Fischerboote von 20 Registertonnen (57 Kubikmeter) Nettoraumgehalt oder mehr müssen, wenn sie in Fahrt sind und wenn sie durch die nachfolgenden Vorschriften dieses Artikels nicht verpflichtet sind, die darin genannten Lichter zu führen und zu zeigen, dieselben Lichter wie andere Schiffe in Fahrt führen und zeigen.

b) Alle Schiffe sollen, wenn sie beim Fischen mit Treibnetzen beschäftigt sind, 2 weisse Lichter an irgend einer Stelle des Schiffes, wo sie am besten gesehen werden können, führen. Diese Lichter müssen dergestalt angebracht werden, dass der senkrechte Abstand zwischen ihnen nicht weniger als 6 Fuss (1,8 Meter) und nicht mehr als 10 Fuss (3 Meter) beträgt, und so, dass der horizontale Abstand zwischen ihnen, parallel mit der Kiellinie gemessen, nicht weniger als 5 Fuss ($1^1/_2$ Meter) und nicht mehr als 10 Fuss (3 Meter) beträgt.

Das untere dieser beiden Lichter muss das weiter nach vorne befindliche sein, und beide müssen von solcher Lichtstärke sein, und sich in Laternen von solcher Beschaffenheit befinden, dass sie in einer dunklen Nacht

bei klarer Luft in einer Entfernung von mindestens 3 Seemeilen über den ganzen Horizont sichtbar sind (leuchten).

c) Ein zur Angelfischerei (Leinenfischerei) benutztes Fahrzeug muss bei ausgesetzten Leinen dieselben Lichter wie ein zum Fischen mit dem Treibnetz verwendetes Fahrzeug führen.

d) Wenn ein Fahrzeug beim Fischen dadurch zum Stillstande kommt, dass sein Geschirr an einem Felsen oder anderem Hindernisse festgeräth, so muss es das Licht eines Schiffes vor Anker zeigen und das Nebelsignal eines Schiffes vor Anker abgeben.

e) Fischerfahrzeuge und offene Boote dürfen sich jederzeit eines Flackerfeuers ausser denjenigen Lichtern, welche sie nach Maassgabe dieses Artikels zu führen und zu zeigen verpflichtet sind, bedienen.

Alle von einem Fahrzeuge, während es mit dem Baumnetz, Schleppnetz oder irgend einer Art Grundnetz (Kratz-) fischt, gezeigten Flackerfeuer müssen vom Hinterschiffe aus gezeigt werden, mit der Ausnahme, dass, wenn das Fahrzeug übers Heck sein Baum-, Schlepp- oder Grund- (Kratz-) Netz ausgesetzt hat, das Flackerfeuer vom Buge aus gezeigt werden soll.

f) Jedes Fischerfahrzeug und jedes offene Boot soll, wenn es vor Anker liegt, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbares weisses Licht zeigen.

g) Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall muss ein vor seinen (Treib-) Netzen liegendes Fahrzeug und ein mit dem Baum-, Schlepp- oder irgend einer Art von Grund (Kratz-) Netzen fischendes Fahrzeug und ein mit der (Grund-) Leinenfischerei beschäftigtes Fahrzeug, welches seine (Grund-) Leinen ausgesetzt hat, in Zwischenräumen von höchstens 2 Minuten abwechselnd einen Ton mit seinem Nebelhorn blasen und die Glocke läuten.

2. die Ergängungs-Verordnung vom 30. Dezember 1884 zu den am 11. August 1884 gegebenen Bestimmungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1885, für die in der Höhe der Küsten Europas nördlich vom Cap Finisterre in See befindlichen britischen Schleppnetz-Fischerfahrzeuge und -Boote.

Dampffahrzeuge von 20 britischen Register-Tons Brutto (57 Kubikmeter) Raumgehalt oder mehr, welche Schleppnetzfischerei betreiben, müssen, wenn sie unter Dampf sind und ihre Netze ausgesetzt haben und nicht durch Unklarwerden des Fischereigeräths an einem Felsen oder einem anderen Hinderniss zum Stillstand gebracht worden sind, in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang **entweder** die im art. 3 der besagten Verordnung (vom 11. August 1884) vorgeschriebenen Lichter **oder** an Stelle dieser Lichter, aber niemals gleichzeitig mit denselben, folgende Lichter führen und zeigen:

1. am oder vor dem Top des Fockmastes, an derselben Stelle, an welcher die weisse Positionslaterne bei Dampfern angebracht sein muss, eine Laterne, welche ein weisses Licht nach vorne, ein grünes Licht nach der Steuer-

bord- und ein rothes Licht nach der Backbordseite zeigt. Diese Laterne muss derartig eingerichtet und angebracht sein, dass sie das weisse Licht über einen Bogen von 4 Strich, das grüne und rothe Licht je über einen Bogen des Horizonts von 10 Strichen gleichmässig und ununterbrochen wirft. Die Laterne muss ferner derartig befestigt sein, dass das weisse Licht von recht voraus bis 2 Strich nach jeder Seite des Bugs, das grüne Licht von 2 Strich voraus bis zu 4 Strich hinter die Richtung querab (4 Strich achterlicher als dwars) an der Steuerbordseite, das rothe Licht von 2 Strich voraus bis zu 4 Strich achterlicher als dwars an der Backbordseite gesehen werden kann.

2. ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimetern (8 Zoll engl.) Durchmesser und so eingerichtet, dass ein helles gleichmässiges ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont geworfen wird. Diese das weisse Licht enthaltende Laterne muss niedriger, als die unter 1. beschriebene, angebracht werden, jedoch derartig, dass der senkrechte Abstand der beiden Laternen nicht weniger als 1,8 Meter (6 Fuss engl.) und nicht mehr als 3,7 Meter (12 Fuss engl.) beträgt.

Segelfahrzeuge von 20 oder mehr Register-Tons Netto Raumgehalt, welche Schleppnetzfischerei betreiben, müssen, wenn sie ihre Netze ausgesetzt haben und sie nicht durch Unklarwerden des Fischereigeräths an einem Felsen oder einem anderen Hinderniss zum Stillstand gebracht worden sind, in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang **entweder** die in art. 6 der obengenannten Verordnung vorgeschriebenen Lichter **oder** an Stelle dieser, aber niemals gleichzeitig mit denselben, folgende Lichter führen:

1. am oder vor dem Top des Fockmastes eine Laterne mit einem grünen Glase an der Steuerbord- und einem rothen Glase an der Backbordseite und derartig eingerichtet und angebracht, dass das rothe und grüne Licht nicht konvergiren, sondern dass das grüne Licht einen gleichmässigen ununterbrochenen Schein über 12 Striche des Horizonts und das rothe Licht ebenfalls einen gleichmässigen ununterbrochenen Schein über 12 Striche des Horizonts wirft, derartig, dass das grüne Licht von recht voraus bis 4 Strich achterlicher als dwars an Steuerbord, das rothe Licht von recht voraus bis 4 Strich achterlicher als dwars an Backbord gesehen werden kann.
2. ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimetern (8 Zoll engl.) Durchmesser und so eingerichtet, dass es ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft. Diese das weisse Licht enthaltende Laterne muss niedriger als die obengenannte das grüne und rothe Licht zeigende Laterne angebracht sein, jedoch so, dass der senkrechte Abstand der beiden Laternen nicht weniger als 1,8 Meter (6 Fuss engl.) und nicht mehr als 3,7 Meter (12 Fuss engl.) beträgt.

Die rothen und grünen Lichter, welche an Stelle der durch die art. 3 beziehungsweise 6 der besagten Verordnung vorgeschriebenen Lichter hierdurch zu führen **gestattet** sind, müssen von solcher Beschaffenheit sein, dass das Licht der-

selben in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

Dampfschiffe von 20 oder mehr britischen Register-Tons Brutto Raumgehalt (57 Kubikmeter) und Segelschiffe von 20 oder mehr britischen Register-Tons Netto Raumgehalt, welche Schleppnetzfischerei betreiben, müssen, wenn sie zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang in Fahrt sind, aber ihre Schleppnetze nicht ausgesetzt haben, und zwar Dampfschiffe die im obengenannten art. 3 vorgeschriebenen Lichter führen und zeigen, Segelschiffe dagegen die im obengenannten art. 6 vorgeschriebenen Lichter führen und zeigen.

Die in der gegenwärtigen Verordnung festgesetzten Abweichungen und Zusätze sollen für die Fischerschiffe und -Boote ausländischer Staaten erst dann gelten, nachdem ihre Anwendung auf dieselben durch Geheimrathsbefehl ausgesprochen ist.

(Siehe Fig. 99 und 100 im Anhang.)

Anmerkung:

[Treibnetzfischer führen ihre „Diagonalleuchten“ an einem Stag des Besahnmastes; bisweilen auch an einem Stutzen mittschiffs.

Diese Lichter dienen nicht nur dazu, anderen Schiffen die Gegenwart des Fischerbootes anzuzeigen, sondern auch um den an Deck arbeitenden Leuten zu leuchten.

Schleppnetzfischer zeigen also als Dampfer entweder weiss über weiss,
oder roth über weiss,
oder grün über weiss,
als Segler entweder roth über weiss,
oder grün über weiss.

In den letzteren vier Fällen kann man nicht unterscheiden, ob man einen Fischerdampfer oder Fischersegler mit ausgesetztem Baumnetz vor sich hat.

Segel- und Dampftrawler haben bei der Arbeit die Wahl, entweder die Speziallichter, nämlich zwei Toplichter, von denen das untere den Charakter einer Ankerlaterne trägt, das obere in zwei resp. drei Lichterrayons abgetheilt ist, — oder die gewöhnlichen Positionslichter zu führen, also das Dampfertoplicht oben und die farbigen Seitenlichter unten, oder nur die Seitenlichter (als Segler). Die Wahl ist eine diskrete, keine rein willkürliche, sie ist bestimmt durch die Manöverirfähigkeit des Schleppnetzdampfers resp. -Seglers. Ist der Dampfer resp. Segler durch das Schleppnetz am Ausweichen in erheblichem Maasse behindert, so hat er die Ausnahmelichter zu führen; ist er dagegen durch genügende Fahrt und resp. Dampfkraft in den Stand gesetzt, seiner Ausweichepflicht nachzukommen, so hat er die gewöhnlichen Lichter zu führen. Mit den Speziallichtern hat er Kurs zu halten, mit den Seitenlichtern auszuweichen, im ersteren Falle auf Grund der, im letzteren unter steter Rücksichtnahme auf die art. 23 und 24. Dieses Unterscheidungsmerkmal als Entscheidungsgrund für die Wahl ist gefunden vom Richter Butt in der Entscheidung „The City of Gloucester versus The Tweedsdale“ vom 3. Juni 1889.]

3. Die Verordnung vom 24. Juni 1885.

Segelfahrzeugen und Booten jeder Grösse, welche Fischerei betreiben, ist es gestattet, wenn sie sich in den europäischen Gewässern nördlich von Cap Finisterre

befinden, an Stelle der durch die beiden vorstehenden Verordnungen vorgeschriebenen, aber niemals gleichzeitig mit denselben, die folgenden Lichter führen:

ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 8 Zoll (20 Centimeter) Durchmesser, so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont geworfen wird, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens zwei Seemeilen sichtbar ist.

Die Fahrzeuge haben einen hinreichenden Vorrath an rothen pyrotechnischen Lichtern (Rothfeuern), deren Brennzeit wenigstens 30 Sekunden betragen muss und welche von solcher Leuchtkraft sein müssen, dass sie unter denselben Verhältnissen ebenso weit sichtbar sein müssen, wie das vorhin beschriebene weisse Licht, an Bord zu führen.

Das weisse Licht muss von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden. Eines der rothen pyrotechnischen Lichter (Rothfeuer) muss bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden.

Gleichlautende Bestimmungen wie England haben erlassen: Frankreich und am 3. März 1885 Nord-Amerika (U. S.), ferner Chile, Griechenland, Italien, Portugal.

Für Dänemark gilt die Königliche Verordnung vom 18. Februar 1887.

In Fahrt befindliche offene Fischerboote und andere offene Boote — mögen sie unter Segel sein oder gerudert werden — sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen. Jedoch muss jedes solche Boot statt derselben eine Laterne gebrauchsfertig zu Hand haben, welche mit einem grünen Glase an der einen und mit einem rothen Glase an der anderen Seite versehen ist. Diese Laterne muss bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, und in solcher Weise gezeigt werden, dass das grüne Licht nicht von der Backbord- und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Fischerfahrzeuge jeder Art und offene Boote müssen, wenn sie mit dem Fischfang beschäftigt sind oder vor Anker liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht an der Stelle führen, wo dasselbe am besten gesehen werden kann. Das Licht muss den ganzen Horizont beleuchten und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sein. Derartige Fahrzeuge dürfen nach ihrem Gefallen von Zeit zu Zeit ein Flackerfeuer zeigen. In Fahrt befindliche Fahrzeuge, welche mit Schleppnetzen irgend einer Art fischen, müssen in solchen Fällen ein rothes Flackerfeuer zeigen. Bei unsichtiger Witterung müssen die obengenannten Fahrzeuge ihre Anwesenheit dadurch kund geben, dass sie ihr Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten ertönen lassen. Segelfischerfahrzeuge, sowie sonstige Segel- und Ruderboote von vier britischen Registertonnen (circa $11^1/_2$ Kubitmeter) oder weniger Netto-Raumgehalt sind nicht verpflichtet, die vorstehend angeführten Lichtsignale zu zeigen.

In Khelat, Muscat, Zanzibar, Cochin, Travancore, Kutsch, Kattyawar, ferner in Belgien, Brasilien, Ecuador, Hawaii, Russland und der Türkei gelten folgende Bestimmungen:

art. 10.

a) In Fahrt befindliche offene Fischerboote und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen, jedoch muss jedes solche Boot statt derselben eine Laterne mit einem grünen Glas an der einen Seite und einem rothen Glas an der anderen Seite gebrauchsfertig zur Hand haben; und diese Laterne muss bei der Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, und dergestallt gezeigt werden, dass das grüne Licht nicht auf der Backbordseite und das rothe Licht nicht auf der Steuerbortseite gesehen werden kann.

b) Ein Fischerfahrzeug und ein offenes Boot soll, wenn es vor Anker liegt, ein helles weisses Licht zeigen.

c) Ein Fischerfahrzeug soll, wenn es mit dem Treibnetze fischt, an einem seiner Masten zwei rothe Lichter in senkrechter Linie über einander nicht weniger als 3 Fuss von einander entfernt führen.

d) Ein mit dem Grundnetz fischendes Fahrzeug soll an dem einen seiner Masten zwei Lichter in senkrechter Linie über einander, nicht weniger als 3 Fuss von einander entfernt, wovon das obere Licht roth und das untere grün ist, führen, und soll ferner entweder die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter führen oder, wenn die Seitenlichter nicht geführt werden können, die in art. 7 vorgeschriebenen farbigen Lichter oder eine Laterne mit einem rothen und einem grünen Glas, wie in Abs. a dieses Artikels beschrieben ist, gebrauchsfertig zur Hand haben.

e) Fischerfahrzeuge und offene Boote sollen am Gebrauche eines zusätzlichen Flackerlichtes nicht behindert sein, wenn sie dies zu thun gewillt sind.

f) Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter, mit Ausnahme der Seitenlichter, müssen sich in kugelförmigen Laternen befinden, welche so ein gerichtet sind, dass sie über den ganzen Horizont leuchten.

II. Exegese.

„Offene Fischerfahrzeuge".

Ein offenes Fischerfahrzeug ist jedes, welches entweder überhaupt kein Deck oder nur ein nicht das ganze Schiff schliessendes Deck hat. Die meisten offenen Fischerfahrzeuge haben vorne und hinten ein kleines Deck und schützen die Seiten bei Seegang durch aufgesetzte Schutzbretter, den sogenannten Setzbord.

Die Lichterführung der gedeckten Fischerfahrzeuge ist, mögen sie bei der Arbeit sein oder nicht, die jedes anderen Schiffes, also entweder die der Segel- oder die der Dampfschiffe (Dampfschleppnetzfischer). Die Ausnahmelichter für gedeckte Fischerfahrzeuge, welche der art. 10 von 1880 eingeführt hatte, sind beseitigt. Wenn sie vor Anker liegen, haben sie das Ankerlicht zu zeigen (aber niemals das Fischerlicht). Die Praxis des Lebens hat sich mit dem Gesetze in Widerspruch gesetzt. Auch die gedeckten Fischerfahrzeuge führen heutzutage nur ein weisses

Licht. Täglich verletzten die Fischer gedeckter Fahrzeuge straflos den § 145 des Reichsstrafgesetzbuches.

„Andere offene Boote.“

Es sind alle offenen Fahrzeuge gemeint, welche nicht zum Fischfang dienen. Das Gesetz hätte daher einfach lauten können: „offene Fahrzeuge sind nur verpflichtet u. s. w.“, ohne an Klarheit irgendwie einzubüssen.

„Ein helles weisses Licht“.

Es ist kein Unterschied gemacht, ob das offene Fischerfahrzeug oder andere offene Boot in Fahrt ist oder nicht, ob es die Netze oder Leinen zu Wasser hat und fischt oder nicht.

Es ist daher grosse Vorsicht geboten. Der Schiffer, welcher sich einem weissen Lichte nähert und dieses als ein Fischerlicht ausmacht, weiss nicht, ob das Fischerboot stationär oder in Fahrt ist und, falls letzteres der Fall, ob es ihm die Steuerbord- oder Backbordseite, den Bug oder das Heck zeigt.

Er weiss daher, wenn er ein Segelschiff führt, welches nicht platt vor dem Winde läuft, in der Regel nicht, ob er Kurs zu halten oder aus dem Wege zu gehen verpflichtet ist.

Ein Zusammenstoss unter diesen Verhältnissen wird häufig ein unvermeidlicher sein, und die Beseitigung dieses Rechtszustandes ist im Interesse der offenen Boote und ihrer Insassen dringend erwünscht.

Die für das Ankerlicht gegebenen Vorschriften gelten nicht für das Fischerlicht. Es braucht nicht die Grösse, die Sehweite zu haben und nicht in derjenigen Höhe über dem Rumpfe angebracht zu sein, wie das Ankerlicht. Nur muss es über den ganzen Horizont scheinen können. Denn das Gesetz hat den Lichtrayon in keinen Winkel eingeschlossen.

„zeigen“.

Das Licht braucht nicht „geführt“ zu werden, also nicht ununterbrochen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sichtbar zu sein. Es muss aber „gezeigt“ werden, d. h. bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden.

Das Flackerfeuer ist daneben fakultativ.

Das Flackerfeuer besteht aus einem in Terpentin getauchten und angezündeten kleinen Bündel aufgedrehten Tauwerkes, welches an einen Stock festgebunden ist Der ganze Apparat pflegt in einem sogenannten Flackerlichttopf beisammen zu sein. Das Flackerlicht ist ein ebenso billiges wie wirksames Signallicht, weil es Rumpf und Takelage mit hellem Scheine bestrahlt und sichtbar macht. Es ist das Warnungslicht par excellence.

„nur verpflichtet“.

Der Grund, weshalb für Fischerfahrzeuge eine Erleichterung in der Lichterführung vom Gesetze beliebt ist, liegt nicht, wie so vielfach wohl gehört wird, in der Kostenfrage. Die Armuth vieler Fischer ist kein ausreichender Grund des Dispenses von der regelmässigen Lichterführung und ermangelt überdies der Evidenz.

Der Grund liegt tiefer, er ist kein persönlicher, sondern ein sachlicher. Die Ausnahmestellung der Fischerfahrzeuge ist in ihrer beschränkten oder gar fehlenden Manöverirfähigkeit begründet, sowie in der Thatsache, dass sie oft in ganzen Flotten auf bestimmten Fischgründen nahe zusammenliegen und dort in Folge der Häufung der farbigen Seitenlichter auf relativ engem Raume ein stetiger Anlass zu Konfusionen geboten sein würde. Ein Fischerfahrzeug vor seinen Netzen ist ungefähr in der Lage eines vor Anker liegenden Schiffes, ein Fischerfahrzeug mit ausgesetztem Schleppnetz ähnelt in gewissem Maasse einem Schiffe, welches beiliegt, ein Fischerfahrzeug, welches mit Angelleinen fischt, gleicht einem Schiffe, welches beigedreht hat.

Ein guter Unterstützungsgrund für die Beibehaltung des weissen Lichtes als spezifischen Fischerlichtes wird durch die Thatsache geschaffen, dass dieses Licht seit 1863 allgemein schon im Gebrauch ist, dass es allgemein als Fischerlicht bekannt ist und dass man an dem Rechtszustande von mehr als 50 000 Fischerfahrzeugen auf dem Erdball nicht ohne die zwingendsten Gründe rütteln soll.

Das Gesetz unterscheidet: in Bewegung befindliche und fest vor Anker liegende Schiffe.

Diese Unterscheidung gilt auch für die Fischerfahrzeuge. Hieraus folgt für Deutschland Folgendes:

> Die Sprottenfischer der Unterelbe liegen mit treibendem Netze fest vor Anker. Ihre Schiffe und Netze liegen stromrecht. Die Netze sind vorne ausgebracht, gehen unter dem Schiffe hin und enden hinter dem Hintersteven in etwa 30 Fuss Abstand und circa 8 Fuss unter der Oberfläche des Wassers. Diese Fischer fischen also mit stromrecht hintenaus treibenden Netzen in fester Lage.
>
> Die Sprottenfischer der Unterelbe haben daher nur das permanente Ankerlicht zu führen.
>
> Dagegen wird das Netz der sogenannten Treibnetzfischer durch das Segel ihres Schiffes seitwärts fortbewegt und befindet sich mit seinen Leinen circa 150 Fuss luvwärts vom Schiffe. Diese segeln vor treibenden Netzen, bewegen sich also von der Stelle. Sie nehmen fast jede Richtungsänderung eines kreuzenden, beim Winde, raumschoots oder platt vor dem Winde segelnden Schiffes vor. Hier ist das interimistische Fischerlicht am Platz.
>
> Das Gesetz trifft keine weitere Unterscheidung, ob der vor Anker liegende Fischer während dieser Zeit unthätig ist oder seinem Berufe obliegt, z. B. ob er angelt, sei es mit einfachen Grundangeln oder mit hintenaus treibenden langen Wanten mit Angeln, wie z. B. die Norderneyer Schellfischfänger.
>
> Er hat eben das Ankerlicht zu führen.

§ 45.

ı) Für überholt werdende Schiffe.

Artikel 11.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: rechtzeitig vom Heck aus.

Russland: eingeholt.

II. Exegese.

„überholt wird".

Von überholenden Schiffen sind durchgehends die „aus Lee aufkneifenden" zu unterscheiden. Diese sind regelmässig kreuzende. Denn sie peilen dwars oder vorlicher über den einen oder anderen Bord, die überholenden Schiffe dagegen peilen achterlicher als dwars oder übers Heck. Nur letzteren wird daher das Hecklicht gezeigt.

Ein Schiff, welches überholt wird, ist stets ein Schiff in Fahrt.

Ein Schiff, welches vor Anker liegt, kann nicht überholt werden.

Ein Schiff, welches überholt wird, kann unter backgebrassten Segeln beigedreht haben oder als Dampfer unter Dampf still liegen, d. h. seine Fahrt zeitweilig gestoppt haben. Ein solches Schiff, obgleich thatsächlich ausser Fahrt, ist doch im Sinne des Gesetzes in Fahrt. Denn es liegt eben nicht vor Anker und ist jederzeit in der Lage, die sistirte Bewegung wieder aufzunehmen. In diesem Falle ist der Gebrauch des Flackerfeuers an Stelle des Hecklichtes geboten. Denn das Flackerfeuer lässt das ganze Schiff hell vor Augen treten und hat einen weitertragenden Lichtstrahl als selbst die beste Ankerlaterne.

Auch das offene Fischerfahrzeug, welches im Uebrigen nur ein weisses temporäres Fischerlicht zu zeigen verpflichtet ist, muss Hecklicht oder Flackerfeuer zeigen, wenn es überholt wird.

„vom Heck aus".

In dunklen Nächten kann man, besonders wenn der Voraufsegelnde ein Schooner ist oder die Raaen ziemlich angebrasst hat, das voraussegelnde Schiff nicht sehen. Denn es stellt dann eben nur eine schmale gerade Linie dar, die schwer zu erkennen ist.

Das ist besonders bei sogenannter grauer — dabei aber gut feuersichtiger — Luft der Fall. Bekannt ist das Wort: Das Land frisst die Segel auf. Es besagt, dass in der Nähe von Land selbst bei heller Luft die Segel oft verschwinden.

So lange das Hecklicht nicht obligatorisch war, blieb dem auflaufenden Dampfer im letzten Augenblicke, wo er den Vorsegler sichtete und nicht wissen konnte, ob derselbe den einen oder anderen Weg vor ihm überlag, nichts anderes übrig, als zu stoppen und rückwärts zu gehen — jenes Manöver, welches wegen des damit verbundenen Verlustes fast aller Steuergewalt über das Schiff und der verspäteten Vornahme nur allzu oft zu Kollisionen führte.

„ein weisses Licht".

Das weisse Hecklicht ist

1. kein permanentes. Es braucht nur von Fall zu Fall gezeigt werden. Es soll aber auch nur im Bedarfsfalle geschehen. Das folgt aus der Vorschrift des art. 2, wonach keine anderen als die aufgezählten Lichter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden dürfen. „Geführt" werden die permanenten oder Standlichter (art. 3 bis 6, 8, 9), „gezeigt" die momentanen oder Augenblickslichter (art. 7, 11) und die Flackerfeuer (art. 9, 11);

2. kein rein obligatorisches. Es ist ein fakultatives Signal. Es kann an seiner Statt ein Flackerfeuer gezeigt werden. Insofern eines von beiden geschehen muss, ist die Pflicht, das Hecklicht zu zeigen, eine alternative;
3. kein gesetzlich fixirtes. Es braucht nicht in einer kugelförmigen Laterne zu leuchten. Es braucht aber auch nicht abgeblendet zu sein nach bestimmten Richtungen. Es braucht keine fest bestimmte Minimalleuchtkraft zu besitzen. Es genügt, wenn nur der Führer des auflaufenden Schiffes es bei Zeiten sehen kann oder muss.

„oder ein Flackerfeuer".

Das Flackerfeuer desjenigen Schiffes, welches überholt wird, d. h. welchem ein anderes Schiff aufläuft, ist wie das weisse Hecklicht ein alternatives obligatorisches Signal. In allen ausserordentlichen Verhältnissen, überhaupt so oft besondere Umstände vorliegen, z. B. wenn es auf dem Wasser häsig ist (nebelt), wenn ein Leuchtfeuerblink in derselben Peilung mit dem Hecklicht die Sichtbarkeit desselben beeinträchtigen würde u. s. w., wird man gut thun, anstatt des Hecklichtes sich des weiter tragenden, die ganze Umgebung beleuchtenden und speziell die Segel mit seinem Scheine bestrahlenden Flackerfeuers zu bedienen.

„zeigen".

Heutzutage erfolgt das „Zeigen" des Hecklichtes, besonders auf Flüssen, gewöhnlich durch Schwenken einer Kompass-, Kajüts- oder Arbeitslaterne.

Das Schwenken soll einer Verwechselung des Hecklichtes mit Ankerlichtern und den Toplichtern kleiner Dampfer vorbeugen.

Vergegenwärtigt man sich das über die heutige Praxis der Lichterführung Bemerkte, so fällt in die Augen, dass ein Dampfer in Fahrt bei Nacht regelmässig 3 Lichtwinkel und 2 dunkle Winkel aufweist:

1. einen rothen Lichtwinkel, dessen Spitze an Backbord und dessen ein Kreissegment bildende Grundlinie aussenbords liegt;
2. einen grünen Lichtwinkel, dessen Spitze an Steuerbord und dessen ein Kreissegment bildende Grundlinie aussenbords liegt;
3. einen weissen Lichtwinkel, dessen Spitze im Vorderschiff und dessen ein Kreissegment bildende Grundlinie aussenbords und vor dem Schiffe liegt;
4. einen dunklen Winkel, dessen Spitze vor dem Schiffe in der Kiellinie und zwar im Schneidepunkte der Bordlichter liegt und dessen Grundlinie im Schiffe die zwischen beiden Bordlichtern gezogene Verbindungslinie bildet. Man kann diesen Winkel den dunkeln Vorderwinkel nennen;
5. einen dunkeln Winkel, dessen Spitze in dem Schiffe, und zwar im Rücken des Toplichtes und dessen ein Kreissegment bildende Grundlinie aussenbords und hinter dem Schiffe liegt. Man kann diesen Winkel den dunkeln Achterwinkel nennen.

Die thatsächliche Sichtweite der Lichter heutzutage ergiebt die Reihenfolge: Toplicht, Backbordlicht, Steuerbordlicht, Hecklicht.

Die beigefügte Fig. 101 im Anhang veranschaulicht in annähernd exakter Weise das Beleuchtungsmoment der erdrückenden Mehrzahl der Dampfer, wie es sich im praktischen Leben präsentirt.

5. Nebelwetter.

§ 46.

a) Schallsignale.

Artikel 12.

Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: gedämpft wird.
Oesterreich-Ungarn: kräftigen Nebelhorn.
Chili: Der zweite Satz fehlt.
Türkei: Trommel (oder Glocke).

Anmerkung:

[Der Koran verbietet den Muhamedanern den Gebrauch der Glocke. Es ist daher an ihre Stelle die Trommel, das beliebte Schallinstrument der Türken, gesetzt. Ihr Gebrauch ist alternativ vorgeschrieben, weil unter türkischer Flagge vielfach eine andersgläubige Schiffsbesatzung fährt.]

In England sind zur Sicherung einer gewissen Gleichmässigkeit der Stärke dieser Schallinstrumente folgende Normativbestimmungen erlassen:

Anweisungen, betreffend die Besichtigung der Kammern der Reisenden, der Räume der Schiffsmannschaft, der Lichter und Nebelsignale. Im Auftrage des Handelsamtes neu gedruckt. London 1883.

86. Anbringung der Dampfpfeife und Glocke.

Dampfschiffe sollen ausser mit der Glocke und dem Nebelhorn, deren Führung sowohl von Dampf- als Segelschiffen gefordert wird, mit einer wirksamen Dampfpfeife versehen sein, welche mindestens 8 Fuss über dem Deck und vor dem Schornstein oder, wenn mehr als ein Schornstein vorhanden sind, vor dem vordersten Schornstein anzubringen ist.

Die Dampfpfeife soll von dem Besichtiger untersucht werden und es soll sorgfältig darauf geachtet werden, dass sowohl die Pfeife als auch das Nebelhorn und die Glocke derartig und in solchem Stande sind, dass sie den Anforderungen der Vorschriften entsprechen.

Die Dampfpfeife muss über und frei von oder vor den Deckhäusern u. s. w. stehen, da diese wahrscheinlich den Ton hemmen würden.

Es ist unverkennbar nutzlos, die Dampfpfeife zu verstärken und sie dann hinter ein Haus, einen Schornstein oder einen Ventilator oder hinter einen Aufbau zu placiren, wodurch wahrscheinlich der Ton gedämpft wird.

Die Nebelglocke soll frei von allen Hindernissen, welche wahrscheinlich die Ausbreitung des Tones nach Richtungen rund um das Schiff hemmen, hängen.

Sie soll im Innern einen Durchmesser von nicht weniger als 8 Zoll haben.

87. Nebelhorn.

Ein geeignetes mechanisches Nebelhorn von guter Stärke soll angeschafft sein.

Das Nebelhorn kann derartig sein, dass es mit Dampf aus dem Hilfskessel (donkey-Kessel) oder aus dem Hauptkessel geblasen werden kann, oder es kann ein Horn sein, welches mit Handbetrieb geblasen werden kann.

Das Nebelhorn soll nach bewährtem Muster, welches bekanntermaassen einen starken und durchdringenden Ton ausströmt, angefertigt sein. Es soll stets erprobt (geprüft) sein.

Wenn ein Nebelhorn eingerichtet ist, um mit Dampf geblasen zu werden, so muss ihm zur Ergänzung ein anderes, welches mit Handbetrieb geblasen wird, beigefügt sein, es sei denn, dass es möglich ist, das Dampf-Nebelhorn auch mit der Hand in Gang zu setzen.

Wenn Auswanderer-Besichtigungen oder Besichtigungen wegen Passagier-Zeugnissen vorgenommen werden, so sollen die Besichtiger ganz besonders aufmerksam auf die Wirksamkeit der Nebelhörner sehen.

Die Königliche Verordnung vom 18. Februar 1887 für Dänemark enthält den Zusatz:

> Segelfischerfahrzeuge, sowie sonstige Segel- oder Ruderboote von 4 britischen Registertonnen (circa $11^1/_2$ Kubikmeter) oder weniger Nettoraumgehalt sind nicht verpflichtet, die vorstehend bezeichneten Schallsignale zu geben.

II. Exegese.

„Dampfpfeife, Nebelhorn, Glocke".

Das spezifische Signalmittel des Dampfschiffes während der Fahrt im Nebel ist die Dampfpfeife (oder ein anderer Dampfsignalapparat, speziell die Sirene), das des Segelschiffes das Nebelhorn. Während des Stillliegens vor Anker etc. im Nebel giebt es für beide Schiffsarten nur ein und dasselbe Signalmittel: die Glocke.

Das Dampfschiff muss aber auch mit einem Nebelhorn ausgerüstet sein, weil es auch im Nebel in die Lage kommen kann, lediglich auf seine Segelkraft angewiesen zu sein. Uebrigens ist es jedem Dampfschiffsführer unbenommen, im Nebel sein Schiff lediglich mit Segeln zu regieren und den Dampf abzulassen.

Ein verständlicher Grund für diesen Entschluss des Schiffers kann in der Bestimmung einzelner Legislationen liegen, dass im Falle eines Zusammenstosses zwischen Dampfer und Segler bis zum Beweise des Gegentheils eine Fahrlässigkeit des Damfschiffsführers anzunehmen sei. Ein derartiger Beweis des Gegentheils ist natürlich dann am wenigsten zu führen, wenn man am wenigsten Gelegenheit hatte, etwas zu sehen. Und das ist der Fall bei Nebel und Schneegestöber.

„kräftig tönend" „wirksam".

Die Erwägungen, dass das Wetter im Sinne des Gesetzes dick ist, sobald die Minimalleuchtkraft der farbigen Seitenlaternen (bei klarer Luft) weniger als 2 Seemeilen beträgt,

und dass die Beschränkung des Gesichtssinnes in Folge des dicken Wetters durch den Gehörssinn paralysirt werden soll, d. h., dass der Schall schon dann warnen soll, wenn das Licht noch nicht den Raum zu durchdringen vermag,

führen hinsichtlich der Hörweite der Schallsignale zu dem Ergebniss, dass das Gesetz eine Minimaltonkraft von 2 Seemeilen voraussetzt, um die Schallinstrumente als wirksam oder kräftig bezeichnen zu können. Und da bei der Festsetzung der Minimalsichtweite der Laternen klare Luft angenommen wird, so darf für die Minimalschallweite auch nur Windstille, d. h. kein ungünstigeres Witterungsverhältniss, zur analogen Basis genommen werden.

Gegen leichten bis mässigen Wind sind die besten heutzutage hergestellten Nebelhörner nicht mehr als 1 Seemeile hörbar, mit demselben Wind etwa 3 Seemeilen, bei Dwarswind 2 Seemeilen und mehr.

Wie bedeutend die Hörweite der Nebelsignale bei verschiedenen Witterungsverhältnissen variirt, haben vielfache Prüfungen klar gestellt. Dasselbe Instrument z. B., welches bei feuchter Luft — was ein guter Schallleiter ist — 6 Seemeilen weit gehört wurde, war bei klarem, trockenem Wetter nur $1^1/_2$ Seemeilen weit hörbar.

Kräftige Dampfpfeifen sollen 6 Zoll Durchmesser haben und unter mindestens 60 Pfund Druck blasen. Dampfer, welche, wie z. B. Fährdampfer, nur 30 Pfund Druck disponibel haben, sollten mit Dampfpfeifen von wenigstens 8 Zoll Durchmesser versehen sein.

Schallwellen, welche gegen den Wind ziehen, werden vom Boden aufgehoben, und verbreiten sich daher in geringer Höhe weniger weit, dagegen um so mehr nach hinlänglich hohen Lagen.

Schallwellen, welche mit dem Winde ziehen, werden zur Erde niedergedrückt und daher ist ihre Schallweite an der Erde grösser, als bei Windstillen.

Rechtwinklig zum Winde erstreckt sich die Schallrichtung halb so weit wie mit dem Winde.

„anderer Dampfsignalapparat“.

Damit ist speziell die Sirene gemeint.

Die Sirene besteht aus einem Rohre, durch welches vermittelst eines Blasebalges oder einer Maschine komprimirte Luft oder Dampf von unten in eine Trommel getrieben wird, deren oberer Deckel mehrere Oeffnungen hat, welche die eingeblasene Luft durchpassiren lassen. Ueber dem Deckel liegt um eine Achse eine von mehreren Oeffnungen schief durchbohrte Scheibe, welche von den durch die Deckelöffnungen tretenden Luftströmen in rotirende Bewegung gesetzt wird.

In Folge der Scheibendrehung stehen momentan Scheiben- und Trommelöffnungen über einander, während momentan wieder der Durchgang der Luft verschlossen wird. Die dadurch entstehende abwechselnde Verdichtung und Verdünnung der Luft erzeugt bei langsamer Scheibendrehung einen dumpfen, bei schneller Drehung der Scheibe einen scharfen, durchdringenden Ton.

Der tiefere, vollere Ton (das hohe „g“) ist dem höheren (dem hohen „h“) vorzuziehen, da er in grösserer Entfernung erheblich besser zu hören ist.

Die Sirene ist ein ganz vorzügliches Nebelsignalinstrument. Ihr einziger

Mangel ist, dass sie rückwärts der Schallachse erheblich an Tonwirkung verliert, eine Wahrnehmung, die man auch bei dem Geschütze gemacht hat.

Die Raketen (mit Schiessbaumwolle) sind dasjenige Knallsignal, welches den Vortheil hat, nach allen Richtungen hin hörbar zu sein, aber sie sind kein Dampfsignalapparat und daher ihre Anwendung als Nebelsignal ungesetzlich.

Das einzige bis jetzt bekannte Mittel, den Nebel zu durchdringen, ist der Schall. Eine nebelgeschwängerte Luft ist ein regelmässiger und günstiger Schallleiter. Das Haupthinderniss für den Schall hat Tyndall in den sogenannten akustischen Wolken entdeckt, welche einen optisch klaren Tag in einen akustisch dunkeln verwandeln.

Heutzutage werden im Dienste der Schifffahrt als Schallsignale verwendet:

Glocken (das älteste Schallsignal!), Gongs, Kanonen, Raketen, Hörner, Trompeten, Pfeifen, Sirenen, und zwar die

Glocken für Schiffe vor Anker, Leuchtschiffe, Leuchtthürme und Bojen, sogenannte Glockenbojen, Glockenboote auf Untiefen, auf Küstenstationen;

Gongs und Sirenen und Trompeten für Feuerschiffe und auf Küstenstationen;

Kanonen und Knallraketen für Schiffe in Noth und auf Küstenstationen;

Hörner für Segelschiffe;

Pfeifen für Dampfschiffe und auf Küstenstationen.

Das Gong ist eine Pauke.

Die Hörweite der Glocke gegen mässigen Wind beträgt etwa $^1/_4$ Seemeile, mit dem Winde bis zu 3 Seemeilen.

Die Hörweite des Gong ist noch geringer.

Hörner, Trompeten und Sirenen sind die vollkommensten Schallsignale, weil sie die Anwendung akustischer Mittel zur Konzentrirung (Sammlung) des Schalles und seiner Leitung nach einer bestimmten Richtung gestatten.

Verstärkt werden kann ein Schall von gegebener Intensität so wenig durch akustische Mittel wie das Licht durch optische. Er kann nur gesammelt und geleitet werden.

„Schall, Ton".

Die Physik versteht unter „Schall" die gewöhnlich longitudinalen Schwingungen in der Luft, welche durch die Schwingungen schallender Körper hervorgerufen werden.

Ton nennt die Physik die nach Kraft (Stärke), Dauer (Höhe) und Form (Farbe oder Klang) gleichen pendelartigen Schwingungen.

Die Tonhöhe ist der Eindruck der Schwingungszahl (in der Sekunde) auf das Ohr. Je mehr Schwingungen, desto höher der Ton. Weniger als 30 und mehr als 38 000 Schwingungen bewirken keinen Toneindruck mehr. Der tiefste musikalisch brauchbare Ton hat 40 Schwingungen, der höchste ungefähr 5000.

Dividirt man die Fortpflanzungsgeschwindigkeit des Schalles (333 Meter in der Sekunde bei einer Temperatur von 0 Grad) durch die Schwingungszahl und den gefundenen Quotienten durch 4, so hat man die für die Tonhöhe erforderliche Pfeifenlänge gefunden.

Als Schallerreger kennt das Gesetz: den Dampf, insbesondere in der Leitung durch die Dampfpfeife, das Horn und die Glocke.

Für die tiefsten Töne nimmt man gedeckte Pfeifen, da dieselben nur die halbe Länge der offenen nöthig haben. Offene Pfeifen haben einen freien, gedeckte einen hohlen Klang.

Die Intensität der Schallempfindung hängt von der Entstehungsstärke (der auf die Bildung des Schalles aufgewendeten Arbeit) und von dem Medium (dem schallerzeugenden und fortpflanzenden Stoffe) ab. Der Schall ist um so stärker, je dichter und gleichartiger das Medium ist. In der mit komprimirter Luft gefüllten Taucherglocke klingt die Stimme stark, im hoch schwebenden Luftballon schwach. Im Wasser hört man das Ticken einer Taschenuhr 7, in der Luft nur 3 Meter weit. Am meisten wird der Schall beim Uebergange in ein dichteres, weniger stark beim Eintritt in ein dünneres Medium geschwächt.

Man hört besser den Berg hinauf als hinab. Die Schallsignale eines aus hellem Sonnenschein auf eine Nebelbank hinlaufenden Schiffes sind weniger weit hörbar, als die eines aus dem Nebelfelde auf klaren Seeraum zusteuernden Schiffes. Die durch örtliche und zeitliche Temperaturunterschiede bewirkte Verschiedenheit der Luftdichtigkeit ist also von erheblichem Einfluss auf die Schallweite. In der dichten, gleichmässigen und stillen Luft eines kalten Wintertages wird der Schall sehr verstärkt.

Die Thatsache, dass der Uebergang des Schalles aus einem dünneren in ein dichteres Medium den Schall am meisten schwächt, erklärt sich daraus, dass er in der dünneren Luft schon von Anfang an weniger raumdurchdringende Kraft besitzt, schon ursprünglich gehemmt wird.

Auch der Schall wird wie das Licht in doppelter Entfernung viermal schwächer, in dreifacher Entfernung neunmal schwächer, in fünffacher Entfernung 25 mal schwächer, u. s. w.

Der Schall ist ein sehr trügerisches Erkennungsmittel. Denn er wird durch Wolken, Aenderungen der Dichte und Elastizität des Mediums, Wind, Zwischenkörper u. s. w. reflektirt, gebrochen und gebeugt.

Bekannt ist es, dass gespannte Segel auf der See öfter ein Echo verursachen. Mit solchen Thatsachen hat, wer ein Schallsignal giebt und wer es hört, zu rechnen, um nicht zu täuschen und getäuscht zu werden.

Das sogenannte ozeanische Echo erklärt sich dadurch, dass die Schallwellen sich nach dem Horizonte zu konvex krümmen, divergiren und durch den Reflex von dem Meeresspiegel wieder zur Ursprungsstätte zurückgeführt werden.

Die Verlängerung des Echos erklärt sich dadurch, dass die Schallwellen in verschiedenen Entfernungen die Meeresoberfläche treffen. Z. B. ein Sirenenton von 5 Sekunden Länge dauert bisweilen 20 Sekunden an.

Aus dieser Vervielfältigung durch das See-Echo erhellt das Bedenkliche eines aus einer bestimmten Anzahl kurzer Töne bestehenden Nebelsignalsystems.

Auch zu Lande hat man durch das Echo im Nebel schon manches qui pro quo erlebt. Interessant ist der Bericht des „Pester Lloyd" über die Alarmirung der Garnison am 16. November 1883:

> Um 9 Uhr Vormittags wurden in Pest neun Kanonenschüsse gehört, welche je drei in Pausen von fünf Sekunden aufeinander folgten, während

zwischen dem dritten und vierten und dem sechsten und siebenten ein Intervall von je zwei Minuten blieb. Da die Schüsse demnach in den für Alarmsignale vorgeschriebenen Pausen erfolgten, wurden die Truppen alarmirt und begaben sich auf die ihnen für den Alarmfall vorgeschriebenen Plätze. Eine Stunde lang mochten die Truppen erwartungsvoll der Marschordre geharrt haben, bis man endlich aufgeklärt wurde, dass der Alarm ein gegenstandsloser war, indem die Schüsse nicht von der Citadelle, sondern von dem Waitzner Hotter herkamen, wo mit den Rekruten Schiessübungen vorgenommen wurden; bei dem herrschenden Nebel brach sich der Schall der Schüsse in der Weise, dass die letzteren von Ofen herzukommen schienen.

„durch keinerlei Hinderniss gehemmt“.

Auf die Hörbarkeit des Nebelhornes wirken ein:

1. Die Entfernung.
2. Die Windstärke.

 Mit dem Winde hört man heutzutage das Nebelhorn etwa 3 Seemeilen, gegen den Wind bei Windstärke 3 bis 4 nach Beaufort Skala kaum 1 Seemeile. Bei stärkerem Winde nimmt die Hörbarkeitsgrenze gegen den Wind ganz bedeutend ab.
3. Die Beschaffenheit des Hornes.

 Je dünner und härter der Trichter ist, desto kräftiger wird der eingeblasene Ton fortgepflanzt. Weiches Messingblech dämpft die Schallwellen. Je grösser die Federhärte, um so leichter vibrirt der Trichter.
4. Der Feuchtigkeitsgehalt der Luft.

 Blasebälge leiden sehr durch den Einfluss der Witterung. Daher verdienen die durch Dampfer resp. Heissluft getriebenen Nebelhörner den Vorzug, welche auch auf Segelschiffen unter Benutzung der Kombüse verwendbar sind.

Besondere Obacht ist darauf zu nehmen, dass Segel, Schornsteine, Aufbauten den Schall von Pfeife, Horn und Glocke nicht abfangen. Daher ist der Standort des Instrumentes, der Ausgangspunkt des Schalles, von grosser Wichtigkeit.

„durch eine mechanische Vorrichtung geblasen“.

Die Berührung des Mund-Nebelhorns bei Frostwetter — wie sie früher üblich war — ist sehr unangenehm. Ausserdem strengte das Blasen die Brust dermaassen an, dass es nur mit längeren Unterbrechungen ausführbar war. Weil aber Niemand das anhaltende Blasen auf dem Nebelhorn aushalten konnte, so war es schwierig, die gesetzlichen Intervalle mit Präzision einzuhalten. Ueberdies ist das mit dem Munde geblasene Nebelhorn nicht hinreichend wirksam.

Das mechanische Nebelhorn ist ein Handblasebalg, dessen Mundrohr den Ton von sich giebt und zwar lauter und andauernder, als der menschliche Athem dies vermag. Das Motiv des Gesetzes ist hiernach klar.

Das Gesetz wollte den Ton von der wechselnden Kraft der menschlichen Lunge unabhängig machen und eine gleichmässig kräftige Schallwirkung erzielen.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: mistigem Wetter.

Russland: während trüben Wetters.

II. Exegese.

„Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall".

Nebel und Wolken sind identisch. „Wolken sind fernschwebende Nebel, Nebel sind nahe schwebende Wolken." Sie bestehen gewöhnlich aus Nebelbläschen und Wasserkügelchen. Steigender Nebel deutet schlechtes Wetter an, indem er Regen vorbereitet. Fallender Nebel zeigt schönes Wetter an.

Bei starkem Frost kommen Eisnebel, welche aus fortwährend sinkenden Eisnadeln bestehen, vor. Auch trockene Nebel, aus Staub-, Russ-, Rauchtheilen gebildet, finden sich. Sie entstehen an der Nordwestküste Deutschlands durch das Moorbrennen und heissen Höhenrauch. Sie können aus dem vulkanischen Staub ausbrechender Krater bestehen. Die egyptischen Finsternisse werden durch den vom Wüstenwinde fortgeführten feinen Staub bewirkt. Auch Meteor- oder Kometenstaub hat man als Nebelbestandtheile angenommen.

Ueberhaupt ist nach Aitkin und Tyndal Staub der Träger des Nebels und ohne Staub in der Luft weder Dunst-, noch Nebel-, noch Regenbildung möglich. Ueber dem Ozean bilden die vom Wasserkörper ausgesendeten feinst zertheilten Salztheilchen diesen Staub.

„dickes Wetter".

Als „dickes Wetter" bezeichnet das Gesetz:

> Dunst in der Atmosphäre, Regenwetter, trockene Nebel, Gewitterschauer u. s. w.

Aus der Vorschrift, dass die farbigen Seitenlaternen bei klarer Luft mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sein sollen, lässt sich die Meinung des Gesetzes ableiten, dass, wenn in Folge atmosphärischer Niederschläge oder Dunstes die Leuchtkraft derselben auf weniger als 2 Seemeilen eingeschränkt ist, das Wetter, d. h. die Luft, dick ist. Wo das Auge auf weniger als 2 Seemeilen Spielraum eingeengt ist, da soll das Ohr seine Hülfsdienste thun. Und so treten in dickem Wetter zu den Licht- die Schallsignale, und an die Stelle der unbeschränkten die beschränkte Fahrgeschwindigkeit.

Da das Gesetz hier zwischen Tag und Nacht keinen Unterschied macht, so gilt die gefundene Grenze des Gesichtssinnes auch am Tage. Derjenige Schiffsführer, welcher bei Tage nicht bis zu 2 Seemeilen Sehfeld um sich hat, muss Schallsignale geben und die Fahrgeschwindigkeit seines Schiffes mindern.

Die nordamerikanische Rechtsprechung nimmt an Stelle dieses absoluten einen relativen Maassstab an. Hiernach soll die Pflicht, Nebelsignale zu geben, erst entstehen, nachdem durch Nebel, Dunst oder Schneefall das Sehfeld derart beengt worden ist, dass zwischen einem auftauchenden Schiffslicht oder Schiffskörper und

dem eigenen Schiffe nur noch eben der zum erfolgreichen Ausweichen benöthigte Manöverraum zur Verfügung steht.

Es ist dieser Anschauung die Manöverirfähigkeit des konkreten Schiffes zu Grunde gelegt, so dass also die Schallsignalpflicht für verschiedene Schiffe erst bei verschiedener Dichtigkeit des Nebels u. s. w. beginnt. Diese Meinung begnügt sich mit einem geringeren Maasse von Sicherheit, als im Interesse eines möglichst gefahrlosen Seeverkehrs wünschenswerth sein dürfte.

Das Gesetz kennt keine Zwischenstufen zwischen klarem und dickem Wetter. Klar nennt es die Luft, welche auf mindestens 2 Seemeilen Abstand die Schiffslichter in Sicht kommen lässt. Jede Luft, welche dies nicht gestattet, ist als dick anzusehen. Was bei Nacht gilt, muss auch bei Tage gelten, da der Zweck, vor unsichtbaren Gefahren zeitig genug zu warnen, um innerhalb einer mässigen aber ausreichenden Ueberlegungsfrist die zur Beseitigung dieser Gefahren dienlichen Vorbeugungsmaassregeln zu wählen, in beiden Fällen der gleiche ist.

Ist also ein fremder Schiffskörper erst in weniger als 2 Seemeilen Abstand sichtbar, so ist die Luft dick im Sinne des Gesetzes.

Eine praktische Verbesserung der Fernröhre bei Nebelwetter besteht in der Anbringung einer gelben Glasscheibe vor dem Ocular. Das gelbe Glas absorbirt nämlich die blauen vom Nebel reflektirten Strahlen und verdeutlicht die Objekte im Gesichtsfelde.

Im Frost, dem häufigen Begleiter des Nebels in Winternächten, ist die Tonbildung schwierig (ob dumpf, ob grell?) und unzuverlässig und besitzt keine grosse raumdurchdringende Kraft.

Der Nebel lagert bald über weiten Seeräumen, bald als Bank nur über schmalen Strichen. Letztere Erscheinung beobachtet man häufig in Flussmündungen. Herbst und Winter, seltener das Frühjahr, sind die gefürchtetsten Nebelperioden.

Bisweilen lagert der Nebel mit voller Dichtigkeit nur unmittelbar auf dem Wasser, während man von dem Mars oder den Sahlingen aus freien Ausguck hat, die Masten aller in der Nähe befindlichen Schiffe genau sehen und hiernach die Navigirung des Schiffes bestimmen kann.

Dieser Versuch sollte wenigstens in keinem Falle unterlassen werden. Da der gemeine Mann mangelhaft zu rapportiren pflegt, so sollte man in diesem Falle einen Offizier als Ausguck kommandiren. Durch Höherhissen der Seitenlichter und des Toplichtes kann unter diesen Verhältnissen die Lichtweite erheblich erhöht werden.

a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton geben.

I. Ausländische Rechte.

Nord-Amerika (U. S.): in Pausen von höchstens einer Minute.

Russland: anhaltend (statt: einen langgezogenen Ton) schallen lassen.

II. Exegese.

„lang gezogen".

Es sind die langgezogenen amerikanischen Schallsignale adoptirt. Ein langgezogener Ton hat eine Dauer von circa 5 Sekunden.

b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei auf einanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: mit raumem Winde oder vor dem Winde.

Russland: falls es Steuer(Back-)bordhals hält.

Russland: segelt es aber vor dem Winde.

II. Exegese.

„ein Segelschiff“ „mit Halsen“ „achterlicher als dwars“.

Die Eintheilung der Segelschiffe ist eine andere mit Rücksicht auf die Schallsignale, eine andere mit Rücksicht auf die Ausweichepflicht. Was die Signalpflicht betrifft, so ist das mit halbem Winde segelnde Schiff dem Beimwinder gleichgestellt. Was die Ausweicheregeln betrifft, so ist das mit halbem Winde segelnde Schiff als Raumwinder behandelt. Das mit halbem Winde segelnde Schiff segelt in der That mit raumem Winde. Denn es segelt nicht gegen den Wind, also nicht beim oder am Winde. Die Schallsignale sind nun folgendermaassen vertheilt:

1. Auf die mit Steuerbordhalsen segelnden Schiffe.
 Diese segeln entweder beim Winde oder mit halbem Winde.
2. Auf die mit Backbordhalsen segelnden Schiffe.
 Diese segeln entweder beim Winde oder mit halbem Winde.
3. Auf die mit dem Winde achterlicher als dwars segelnden Schiffe.
 Diese segeln entweder mit raumem Winde von Steuerbord oder mit raumem Winde von Backbord oder endlich platt vor dem Winde.

Das mit halbem Winde segelnde Schiff segelt mit zugesetzten Halsen, aber nicht beim Winde. Daher der Wortlaut des art. 12b.

Der Beimwinder segelt mit zugesetzten Halsen beim Winde. Daher der Wortlaut des art. 14b.

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.

I. Ausländische Rechte.

Türkei: Trommel schlagen.

II. Exegese.

Das Glockensignal ist für nicht in Fahrt befindliche Schiffe ganz allgemein gegeben. Dieses „Nichtinfahrtsein“ kann sowohl ein Vorankerliegen wie ein sonstiges Stillliegen, z. B. ein Liegen in Windstille, sein, es ist also gleichbedeutend mit dem „keine Fahrt durchs Wasser machen“ des art. 5.

Mit Bezugnahme auf das Lichtersystem (abgesehen von art. 5) ist das „in Fahrt“ also ein anderer Begriff als mit Bezugnahme auf das Schallsignalsystem.

Das beigedrehte Schiff, welches, wenn Segelschiff, ja Segel gesetzt hat und folglich Abtrift hat, segelt resp. treibt, ist also in Fahrt und muss Horn resp. Dampfpfeife gebrauchen. Um so mehr ist dies beim reinen Beiliegen, wobei keine Segel backgelegt sind, der Fall.

Das im Nebel stillliegende Schiff hat sich, wenn es nicht vor Anker liegt, hinsichtlich der Lichterführung als Schiff in Fahrt, hinsichtlich der Nebelsignale wie ein vor Anker liegendes Schiff zu verhalten.

Dieses Nebelsignalsystem ist nordamerikanischen Ursprungs und bald nach 1871 von den Amerikanern in die chinesische und japanische Küstenschifffahrt eingeführt.

Das Dampfernebelsignal besteht in langen Dampfpfeifen- resp. Sirenentönen, das Seglernebelsignal in Nebelhorntönen, über deren Länge resp. Kürze keine Vorschriften gegeben sind. Da aber eine Aufeinanderfolge von 3 Hornstössen vorkommt und hierzu lang gezogene Töne sich nicht eignen, so wird man kurze Töne als in der Absicht des Gesetzes liegend annehmen dürfen.

Das jetzige Nebelsignalsystem zeigt die Gegenwart eines Schiffes an, lässt aber die Thatsache, ob dasselbe sich nähert oder entfernt, im Dunkeln. Damit ist in Kurzem die Grenze seines praktischen Werthes angegeben.

§ 47.

b) Fahrgeschwindigkeit.

Artikel 13.

Jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, muss bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich: mistigem Wetter.

Russland: trüben Wetter.

Chili: seine Fahrt verlangsamen.

„mit mässiger Geschwindigkeit“.

Im Nebel, bei dickem Wetter, Schneefall u. s. w. fällt das einzige Hülfsmittel, den Kurs eines sich nähernden Schiffes daraufhin zu prüfen, ob er bei Halten des eigenen Kurses die Gefahr des Zusammenstossens mit sich führe oder nicht, fort, nämlich die Wiederholung der Peilung, um zu bestimmen, ob diese konstant bleibt oder sich ändert.

Denn hierzu fehlt regelmässig bei der Nähe, in der die beiderseitigen Schiffsführer des fremden Schiffes erst ansichtig werden, die Zeit. Nur ein Halten des Kurses oder eine sofortige Ruderlage auf einem oder beiden Schiffen kann in vielen — vielleicht den meisten — Fällen helfen.

Wo daher ein Zweifel besteht — und dass wird die erdrückende Mehrzahl aller Fälle sein —, da bleibt als einziges Rettungsmittel für Dampfschiffe das Umstellen der Maschine auf volle Kraft rückwärts.

Soll dieses Manöver aber die Wirkung haben, die Möglichkeit einer Collision zu beseitigen, so müssen beide Schiffe schon völlig ausser Fahrt sein, bevor der

Schneidepunkt beider Schiffskurse von ihnen erreicht wird. Dieses Resultat lässt sich nicht anders herbeiführen, als wenn die Fahrt jedes Schiffes vor dem Umstellen der Maschine schon so gering war, dass sie durch das Rückwärtsarbeiten der Schraube vor der Berührung beider Schiffskörper mit einander völlig aufgehoben wurde. Da nun zwar jeder Schiffer weiss oder wissen kann und soll, auf wie viele Schiffslängen er sein Schiff bei einer gegebenen Fahrgeschwindigkeit durch Reversiren der Schraube mit voller Dampfkraft zum Stillstande bringen kann, aber fast nie weiss, auf welche Entfernung dieses für das fremde Schiff möglich ist, so bleibt als einzige Verhaltungsregel der Satz, dass im Nebel u. s. w. die Fahrgeschwindigkeit eines Dampfschiffes nur so gross sein darf, dass dasselbe innerhalb der halben Sehweite zum Stillstande gebracht werden kann, dass ein Segelschiff am Winde nicht mehr Segel führen darf, als mit der zum Dienste an Deck paraten Mannschaft mit einem Male, d. h. gleichzeitig, back gelegt werden können, und dass ein Segler mit raumem Winde und ein solcher platt vor dem Winde ihre Segelführung so einzurichten haben, dass sie noch innerhalb der halben Sehweite zum Indenwinddrehen Zeit finden.

Für Segelschiffe im Allgemeinen lautet also die das Maass der zulässigen Fahrgeschwindigkeit im Nebel normirende Regel:

Das Segelschiff darf nur so viel Fahrt machen, dass sein Kurs im Falle der Aenderung nach derselben Seite, wohin der Kurs des Gegners geändert wird, also auf den Gegner zu, noch von demselben freigeht, wenn die Drehfähigkeit beider Schiffe als gleich angenommen wird.

(Siehe Fig. 102 bis 105 im Anhang.)

Wo dieses Minimum an sichtbarem Seeraum nicht zur Verfügung steht, da muss das Schiff beidrehen, treiben oder, falls Ankergrund sich findet, vor Anker gehen.

Die Richtigkeit dieser Grenzbestimmung ergiebt sich aus folgender Erwägung.

Besitzen beide Dampfschiffe die gleiche Stoppfähigkeit, d. h. bedürfen sie eines ganz gleichen Raumes, um ausser Fahrt zu kommen, so werden sie, wenn beide einander auf die doppelte Entfernung dieses Raumes in Sicht kommen und sofort die Schraube rückwärts schlagen zu lassen beginnen, zum Stillstande gelangt sein, sobald sie die Hälfte dieses Weges zurückgelegt haben. Die Kollision ist vermieden. Ist ihre Stoppfähigkeit eine verschiedene, so wird das mit der geringeren Stoppkraft begabte Schiff um so viel früher sein Hemmmanöver beginnen, als es mehr an Raum bedarf, und das Resultat ist das gleiche.

(Siehe Fig. 106 im Anhang.)

Der Satz, dass „mässige Geschwindigkeit“ im Sinne des Artikel 13 diejenige ist, bei welcher ein Schiff in der halben Sichtweite zum Stillstand gebracht werden kann, ist zuerst ausgesprochen in dem deutschen Seeamtsspruch über den Zusammenstoss der Dampfschiffe „Cimbria“ und „Sultan“ (Vorsitzender Dr. Prien).

Bei dieser Auslegung des Gesetzes wird die stereotype Ausrede derjenigen Schiffsführer, welche mit einer fast jedes Ausweichungsmanöver illusorisch machenden Fahrgeschwindigkeit ihre Schiffe durch den Nebel gejagt und einen Zusammenstoss herbeigeführt haben: ihr Schiff habe zu seiner Manöverirfähigkeit, nämlich seiner Steuerfähigkeit, der betreffenden Fahrt durchs Wasser bedurft, hinfällig.

Die Schwerfälligkeit des eigenen Schiffes ist kein ausreichender Grund, fremde Menschenleben und fremdes Vermögen aufs Spiel zu setzen. Uebrigens thut man

wohl, derartigen Behauptungen gegenüber sich skeptisch zu verhalten. Es ist in der Praxis gar kein seltenes Vorkommniss, dass ein Schiffsführer ein verspätetes Ausweichemanöver mit einer übertriebenen Manöverirfähigkeit seines Schiffes und eine unmässige Fahrgeschwindigkeit desselben Schiffes mit einem übertriebenen Bedarf an Fahrt zum Zwecke der Steuerfähigkeit zu rechtfertigen sucht.

Je höher die gehaltene Dampfspannung ist, um so weniger braucht bei übrigens gleichen Umständen die Fahrt gemindert zu werden. Denn je höher die Dampfspannung ist, um so grösser ist die Stoppfähigkeit des Dampfschiffes.

Es ist sehr wohl möglich, bei langsamer Fahrt vollen Dampf auf zu haben. Wo dies nicht der Fall ist, da liegt in den allermeisten Fällen ein Mangel guter Seemannschaft vor.

Sobald jedoch ein Dampfschiff in dichtem Nebel sich auf Ankergrund befindet, ist es Schifferpflicht, zu Anker zu gehen. Die Fortsetzung der Fahrt ist unter solchen Umständen eine Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers und verstösst gegen das Gebot des art. 24 der Kaiserlichen Verordnung.

In leichtem Nebel darf ein Schiff nicht schneller fahren, als dass es einer Kollision noch durch Ruder- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Maschinenmanöver zu entgehen vermag. Erforderlichen Falls hat es seine Fahrt bis auf das zur Erhaltung seiner Steuerfähigkeit nöthige Minimum zu verringern.

Fehlt für den unter diesen Umständen erforderlichen Manöverraum in Folge der Dichtigkeit des Nebels die Uebersichtlichkeit, so muss das Schiff, wenn es keinen Ankergrund hat, beidrehen. Das blosse Beiliegen unter kleinen Segeln ist keine genügende Vorsichtsmassregel. Denn im Nebel auf engem Seeraume beiliegende Schiffe fahren auf sich kreuzenden Kursen. Beigedrehte Schiffe dagegen treiben sämmtlich so ziemlich nach derselben Richtung hin ab.

Die grossen Eisenkolosse, welche in regulärer Fahrt zwischen Europa und Amerika bezw. Indien oder China laufen, können, ohne ihre Manöverirfähigkeit einzubüssen, fast ausnahmslos gar nicht langsam fahren, da sie bis zu 9 bis 10 Knoten Fahrt benöthigen, um Steuer im Schiff zu haben. Die Führer dieser Schnelldampfer sind daher gezwungen, entweder beizudrehen oder alle Augenblicke zu stoppen und ihr Schiff auslaufen zu lassen. Die Sorge um ihr Besteck ist kein Grund, andere Schiffe in den Grund zu bohren. Vielfach halten sie auch keinen vollen Dampf zum Rückwärtsgehen zur Verfügung, sondern fahren mit reduzirter Dampfkraft und zugedeckten Feuern. In diesem Zustande macht die Maschine wohl noch einige rasche Rückwärtsdrehungen, giebt dabei aber ihren Dampf weg und arbeitet erst weiter, nachdem die Feuer wieder aufgearbeitet sind. Die Sparsamkeitsrücksicht steht im Widerspruche mit dem Willen des Gesetzes, welcher auf das Halten voller Dampfkraft in Reserve geht.

Das betäubende Geräusch des Dampfabblasens, welches die Hörbarkeit fremder Signale ausschliesst, lässt sich durch technische Aenderungen der Dampfleitung unter Wasser beseitigen.

Segel sollte ein Dampfer, da sie seine Manöverirfähigkeit wesentlich beeinträchtigen können, im Nebel überhaupt nicht führen.

Heutzutage ist es Sitte, ein Dampfschiff, welches wegen Nebel oder lokaler Verhältnisse jeden Augenblick genöthigt sein kann, zu ankern, nicht unter vollem

Dampfdruck zu halten, weil — so wird zur Begründung angeführt — bei jeder Fahrtminderung durch das nothwendig werdende Dampfabblasen ein solches Getöse entsteht, dass dadurch jedes Kommando unverständlich wird.

Allein, wie schon gesagt, es ist gar nicht nothwendig, dass der Dampf über Wasser abgeblasen wird. Es kann dieses Manöver nahezu geräuschlos unter Wasser durch zweckentsprechende Leitung ausgeführt werden.

Bei einer Schiffsdampfmaschine braucht ferner überhaupt nicht aller Dampf, welcher nicht benutzt wird, zu entweichen, sondern nur soviel, als einen grösseren Druck hervorbringt als den, für welchen das Sicherheitsventil belastet ist.

Es müssen also unter Kesseln, welchen den zur vollen Kraftentwicklung nöthigen, aber z. B. nur zur Hälfte oder noch weniger benutzten Dampf enthalten, die Feuer nur so stark oder schwach sein, dass dieser Dampfdruck bleibt. Es ist gar nicht nöthig, durch fortwährendes Dampfabblasen ein solches Getöse entstehen zu lassen, dass dadurch jedes Kommando oder fremde Signal unverständlich wird.

Erfahrungsmässig ist überdies jenes Getöse, selbst wenn das unter vollem Dampf fahrende Schiff plötzlich mit halber Kraft läuft oder gar die Maschine angehalten wird, nur vorübergehend und stellt sich keineswegs sofort ein.

Uebrigens lassen sich bekanntlich die Feuer, wie gesagt, einrichten. Auch ist der sogenannte volle Dampfdruck, unter welchem das Schiff gewöhnlich fährt, keineswegs immer derjenige, für welchen das Sicherheitsventil belastet ist.

Wäre diese den Dampfdruck ändernde bezw. erhaltende Bearbeitung der Feuer nicht möglich, so müsste sich stets mehr Dampf entwickeln, als gebraucht wird, und auch beim Fahren mit voller Kraft wäre ein häufiges, ja vielleicht fortwährendes Getöse unvermeidlich.

Jedenfalls — und dieser Grund stösst alle Einwendungen um — giebt es Vorkehrungen, den abströmenden Dampf unter die Wasseroberfläche zu leiten und dadurch jeden erheblichen Lärm zu unterdrücken.

Eine Kesselexplosion kann bei gehöriger Achtsamkeit auf die Kesselfüllung und so lange das Sicherheitsventil in Ordnung ist und seine Belastung der Kesselstärke entspricht, gar nicht entstehen.

Sehr verbreitet ist die Sitte, die Kesselfeuer abzuschwächen, um den Dampfdruck zu vermindern und dadurch die Handhabung der Maschine zu erleichtern.

Das geschieht freilich stets auf Kosten der Stoppfähigkeit des Schiffes.

Ein Schiffer dagegen, welcher seine volle Dampfkraft zur Verfügung hält, kann, auch wenn er sie beim Vorwärtsfahren nur theilweise benutzt, sein Schiff sehr viel schneller zum Stillstand resp. zum Rückwärtsfahren bringen, als dies ein Schiffer kann, der mit reduzirter Dampfspannung fährt.

Die Gründe für das irrationelle Verfahren sind selten in der Initiative des Schiffers zu suchen.

Häufig befehlen vielmehr die Rheder für die eigentliche Seereise Reduzirung der Dampfspannung an, um Kohlen zu ersparen. Dagegen ist beim Aus- und Einlaufen in Flüsse, überhaupt in engen Fahrwassern und auf belebten Revieren die Disposition über die volle Dampfkraft eine conditio sine qua non für die Sicherheit der Seefahrt.

Im Hinblick auf die verminderte Manövirfähigkeit des Dampfschiffes unter verringerter Dampfspannung und die hieraus von selbst erwachsende Kollisions-

gefahr ist es nur ein scheinbarer Kostenaufwand, bei Benutzung reduzirten Dampfes volle Dampfkraft bereit zu halten.

Die Kosten einer einzigen Kollision betragen regelmässig unvergleichlich viel mehr, als die eines mehrjährigen Bereithaltens von vollem Dampf in den gebotenen Situationen.

Der Maschinist ist in der Lage, durch Oeffnen und Schliessen der Ventile und Klappen das Reguliren der Maschinenleistung zu besorgen.

„Jedes Schiff **muss.**“

Die fehlerhafte Wortfassung: „Jedes Schiff muss bei Nebel fahren“, wonach also z. B. ein vor Anker liegendes Schiff bei Eintritt des Nebels die Anker zu lichten und unter Segel oder Dampf zu gehen verpflichtet wäre, ist schon von Thomas Gray monirt. Der Sinn des Gesetzes ist klar. Er ist der: „Kein Schiff darf bei Nebel mit anderer als mässiger Geschwindigkeit fahren, wenn der Führer überhaupt fahren will und unter den gegebenen Umständen als ordentlicher Schiffer fahren darf.“

Das übertriebene Streben, Passagiere, Post und Waaren pünktlich abzuliefern, der rücksichtslose Ehrgeiz, den geschäftlichen Konkurrenten um einige Stunden bei der Ankunft zu schlagen, das unmännliche Buhlen um die schönen Augen des Rheders verleiten — man muss leider sagen: die Mehrzahl aller Schiffer —, die durch die Dicke des Nebels und die Stoppfähigkeit der Schiffe bedingte Maximalfahrgeschwindigkeit zu überschreiten.

Eine unnachsichtige strenge Ahndung jeden Falles, in welchem erweislich diese Maximalgeschwindigkeit überschritten wurde, durch Patententziehung und bei gegebener Voraussetzung durch kriminelle Bestrafung ist das geeignete Mittel, in diesem Unwesen Wandel zu schaffen und die willensschwachen Repräsentanten des Schifferstandes zur Umkehr von diesem Treiben zu ermuthigen.

„**Jedes** Schiff muss.“

Das soll nicht heissen: unter keinen Umständen darf ein Schiff im Nebel anders als mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

Denn art. 23 setzt auch die absolut klingende Vorschrift des art. 13 unter die Herrschaft der Restriktivklausel der „besonderen Umstände“.

Solche Umstände lassen sich in der verschiedensten Weise denken.

Einige Beispiele:

> Der Proviant ist ausgegangen. Trank oder Speise oder beides mangeln. Der Tod hält bereits seine Ernte;
>
> oder: Ein Schiffsbrand ist ausgebrochen und droht der Menschenkraft Meister zu werden. Die nächste Küste ist vielleicht noch erreichbar vor Untergang des Schiffes;
>
> oder: Es ist Krieg, ein feindlicher Kreuzer auf den Fersen resp. die feindliche Küste in der Nähe;
>
> oder: Meuterei ist ausgebrochen und Hoffnung vorhanden, einen Hafen zu erreichen oder in den Track anderer Schiffe zu gelangen, bevor die Meuterer sich der Schiffsführung bemächtigt haben;

oder: Es gilt, eine im Interesse des Staatswohles überaus wichtige Nachricht schleunigst zu überbringen, Gefahr ist im Verzuge für das Gemeinwohl;

oder: Das Schiff ist auf Flucht vor Seeräubern u. s. w.

Derartige Fälle rechtfertigen ein Abweichen von der Regel, ja machen eine Ausnahme von der Regel zur Pflicht, zur Regel selbst.

Jedes Schiff soll im Nebel die Fahrt mässigen.

Das Segelschiff muss demnach kleine Segel führen, d. h. die Untersegel aufgeien und die Obersegel reefen, um dieselben leicht und schnell zum Umlegen, Backbrassen, An- und Aufbrassen handhaben zu können.

Da im Allgemeinen im Nebel die Brise schwach ist, so ist der Wille des Gesetzes und die Regel der Klugheit und Vorsicht regelmässig schon durch die Elemente zur Hälfte befolgt.

Ebenso einfach, wie anschaulich und getreu ist der typische Hergang bei Kollisionen im Nebel von sachkundiger Feder im Nachfolgenden geschildert:

Unheimlich ist der Nebel auf der See, wo „überall und nirgends Weg“ ist. Die Maschine arbeitet nach gleichmässigem Getön weiter. Deck und Takelage streichen durch das stumm wogende Nebelmeer in die dunstige Finsterniss hinein. Von der Kommandobrücke kann das Auge kaum bis zum Fockmast vordringen. Der markdurchdringende Warnungsruf der Pfeife ertönt. Es liegt etwas unheimlich Gespenstisches in diesem blinden Aneinandervorübergleiten, das nur durch die Schallwellen empfunden wird. Plötzlich vorne ein gellender Ruf, schnelles Kommando, Pfiffe! Wie aus den Wogen gestiegen stehen die dunkelen Umrisse eines Schiffes da. Mit erschreckender Deutlichkeit wächst es uns entgegen und, ehe der Gedanke, was geschehen soll, ausgedacht ist, taumeln alle an Bord von einem furchtbaren Stosse vorwärts.*)

Krachen, Rollen, Schlurfen, ein Gewirr von Rundhölzern und prasselnder Takelage streichen vorüber, abgerissene Segel und Taue fegen seitlings das Deck, und alles ist verschwunden. Das übersegelte Schiff schlürft die dunkelen Wogen mit breiten Zügen in den durchschnittenen Leib.

Weiter bemerkt der Schreiber:

Die Nebelgefahr ist auf See um so grösser, je kleiner das Schiff. Das kleinere Schiff muss dem grösseren erliegen. Die eisernen Dampfkolosse erfreuen sich verhältnissmässig grösserer Sicherheit, so lange es nicht zu einem Zusammenstoss mit ihres Gleichen kommt.**)

In seeamtlichen Untersuchungen, strafgerichtlichen Thatbestandsermittelungen und zivilprozessualischen Beweisaufnahmen, in Verklarungen, Kapitänsberichten, Schiffsjournalen u. s. w. tritt sehr allgemein das Bestreben hervor, die thatsächliche Fahrgeschwindigkeit im Nebel zu vertuschen und als ganz gering darzustellen. Allein die Verkehrssitte entspricht diesem schönen Bilde leider nur zu wenig.

*) Diese letztere Wahrnehmung besitzt keine Allgemeingiltigkeit!

**) Auch dieser letzte Absatz ist nur bedingungsweise richtig, wie die Fälle, in denen ein kleines Schiff in die Seite eines grossen rannte und dasselbe zum Sinken brachte, beweisen.

Es ist daher von Bedeutung, das Zeugniss einiger klassischer Zeugen anzuführen, welche vielleicht garnicht das Bewusstsein haben, dass sie die von ihnen selbst höchlichst belobte Schiffsführung eklatanter Verstösse gegen das Strafgesetz und gegen die Sicherheitsbedingungen der Seefahrt in ihren Reisebeschreibungen zeihen.

Alexander Freiherr von Hübner: Ein Spaziergang um die Welt. 5. Auflage. Leipzig 1885.

Seite 3. Queenstown 14. Mai 1871. Etwa 2 Meilen von hier harrt unser bereits der grosse Cunarddampfer „China." Er hat gestern Liverpool verlassen und heute Queenstown angelaufen, um die Postfelleisen und einige Passagiere (nach New-York) einzuschiffen.

Seite 6. 20. Mai 1871. Wir sahen ein Nordlicht und einen grossen Eisberg. Er schiffte neben uns einher, etwa eine Meile entfernt. Wir sind nun auf den Bänken von Neufundland. Glücklicherweise ist die Luft klar. Hätten wir aber, was im Mai die Regel, hier Nebel gefunden, wären wir auf den Eisberg gestossen, was dann? „Oh", sagte der Kapitän, „binnen 2 Minuten in den Grund gebohrt." Dies ist die Schattenseite dieser Ueberfahrten. Ich mache sie jetzt zum dritten Male innerhalb 10 Monaten und fast immer bei dunklem Himmel und dichtem Nebel.

Daher so häufig die Unmöglichkeit, den Meridian zu nehmen, weil Sonne und Horizont unsichtbar sind, und daher die Nothwendigkeit, den Weg „by dead reckoning" zu suchen, d. h. durch fortwährende Beobachtung die Resultirende zu finden, nämlich das Ergebniss des Schiffskurses, der Schnelligkeit der Bewegung und der Einwirkung der so wandelbaren Strömungen.

Wenn man statt des nördlichen und kürzeren Kurses den südlicheren aber längeren nähme, so würde man wenig Eis und fast keinen Nebel treffen und die Gefahr des Zusammenstosses mit Schiffen oder Eisbergen bedeutend vermindern. Ungeachtet der nützlichen Dienste des Nebelhorns, dieses wohlthätigen aber nervenangreifenden Instrumentes, welches von Minute zu Minute seinen dumpfen Angstruf in die Nacht hinausbrüllt, sind die Zusammenstösse häufiger, als man erfährt. Gelingt es, einen oder einige der Schiffsmannschaft zu retten oder wenigstens den Namen oder die Nummer des in den Grund gebohrten Schiffes zu erkennen, so erstattet der Kapitän Bericht und die Gesellschaft zahlt die Entschädigung. Ist aber der Zusammenstoss bei ganz tiefem Dunkel erfolgt, ist das Schiff mit Mann und Maus versunken, konnte sein Name nicht erörtert werden, so zieht der grosse Leviathan einfach seines Weges. Das Geld ist eben ein schlechter Philanthrop. Die Gesellschaften suchen sich an Schnelligkeit zu überbieten. Jede Abfahrt von Queenstown, jede Ankunft in New-York und umgekehrt wird von den Zeitungen mit Angabe von Tag und Stunde gemeldet. Daher dies wahnwitzige Kirchthurmrennen. Im englischen Publikum sind mehr als ein Mal warnende Stimmen laut geworden und die Times haben ihnen die Oeffentlichkeit und das Ansehen ihrer Spalten nicht versagt. Nähme man den südlichen Kurs (d. h. südlich vom 42. Breitengrade), so würde

die Ueberfahrt einen oder zwei Tage mehr in Anspruch nehmen, dagegen aber unter den gewöhnlichen Umständen jeder anderen längeren Schifffahrt vor sich gehen. Der geringe Zeitverlust würde durch die relative Gefahrlosigkeit mehr als vergütet. Aber dies setzte voraus, dass sämmtliche Gesellschaften sich gegenseitig verpflichteten, die nördliche Strasse aufzugeben, ein Uebereinkommen, welches bisher leider nicht zu Stande kam. Die Rivalität der Kompagnien trägt die Schuld an den meisten Unglücksfällen. Die Cunard haben allerdings nie ein Schiff und nicht einen Passagier verloren.*)

Was menschliche Vorsicht leisten kann, geschieht. Und dennoch sind die Unfälle, obgleich selten im Vergleich mit den zu bestehenden Gefahren, weit häufiger als in anderen Meeren. Keine andere Dampfschifffahrtsverbindung bietet ähnliche Gefahr und grössere Schwierigkeiten. Im Winter herrschen Stürme vor. Aber die übelste Fahrzeit sind März, April und Mai. Um diese Zeit kommt das Bankeis von Neufundland, von den Strömungen getragen, am Rande des mexikanischen Golfstromes an, vermag nicht ihn sogleich zu durchbrechen und staut sich daher an der Grenze der warmen und kalten Wasser, deren Berührung den Nebel erzeugt. Später im Jahre, im Juni und Juli, erscheinen dort, aus den höheren Breitengraden des Polarmeeres kommend, die Eisberge des vorigen Jahres. Gewaltiger als die Brocken des Bankeises und bedeutend tiefer gehend, bewegen sie sich nur sehr langsam vorwärts, durchschneiden aber den Golfstrom mit Leichtigkeit, ein Beweis der geringen Tiefe dieses letzteren und des Vorhandenseins anderer unterseeischer Strömungen. Zuweilen scheitern sie auf den Untiefen der neufundländischen Bänke und liegen dort wochenlang, Klippen bildend, welche auf keiner Karte verzeichnet sind. Die welche nach Süden weiter treiben, schmelzen in kurzer Zeit.

Für die nach Amerika gehenden Dampfpacketboote sind der siebente und achte Tag**) die schwierigsten. Um diese Zeit befinden sich die Schiffe in dem breiten, gegen den Nordpol offenen Kanal zwischen Island und den Küsten von Labrador, d. h. vorzugsweise in der Region der beständigen Nebel und auf der grossen Heerstrasse der Eisberge. Kaum hat man die irische Küste aus den Augen verloren, so sprechen Offiziere und Matrosen bereits von diesem 7. und 8. Tage, wie die Aerzte von dem kritischen Tage gewisser Krankheiten reden. Bis dahin ist jedes Wetter recht, nachher jede Eisgefahr verschwunden. Aber diese beiden Tage!

Voriges Jahr im Juli befand ich mich an Bord der „Scotia“, eines der besten Cunardschiffe. Obgleich im Hochsommer, hatten wir zwischen Kap Clear und Sandybrok die Sonne nur ein Mal und zwar nur während ganz kurzer Zeit gesehen. Auf den Bänken herrschte undurchdringlicher Nebel, um Mittag beinahe nächtliches Dunkel. Kaum möglich, von der Mitte des Deckes die 4 Wachmänner am Vordertheil zu gewahren. Während die Atmosphäre sich fortwährend verdichtet, zeigt das Thermometer eine

*) Beides trifft nicht mehr zu heutzutage.
**) Heutzutage vielfach der 5., 6., 7. Tag.

plötzliche Erkühlung von Luft und Wasser. Also Eis ganz in der Nähe. Aber wo? Das ist die grosse Frage. Zu meinem Erstaunen wird die Geschwindigkeit unseres Laufes nicht vermindert. Man (?) sagt mir, das Schiff gehorche dem Steuerruder im geraden Verhältnisse zur Schnelligkeit der Fahrt. Um den Eisberg zu umgehen, muss man ihn nicht nur sehen, sondern auch im Stande sein, den Kurs rechtzeitig zu ändern.

Dies setzt von Seite des Schiffes einen gewissen Grad von Beweglichkeit voraus, und diese Beweglichkeit, sagt man (?), steigert sich mit der Schnelligkeit. Also, wie dies so häufig im Leben, man vermindert die Gefahr, indem man ihr die Stirne bietet. Ich suche das Vorderdeck zu erreichen. Kein Leichtes, denn wir schiffen viel Wasser ein. Dazu der heftige Gegenwind und die bei einem Laufe von 15 Knoten die Stunde gewaltige Schiffsbrise. Also mit den Elementen, mit dem Luftstrome, der mich beinahe umwirft, mit der über Bord schlagenden See kämpfend, dringe ich langsam vorwärts. Ein Offizier reicht mir seine kräftige Hand. „Sehen Sie,“ sagt er, „jenen gelben Vorhang gerade vor uns? Wenn er Eis verhüllt und diese 4 Jungen mit den Luchsaugen es gewahr werden, sagen wir, auf eine halbe Meile Entfernung, also 2 Minuten, ehe wir daran zerschellen, so bleibt gerade Zeit genug, um zu wenden, und dann ist alles in Ordnung. All will be right.“ *)

Ich dankte dem Offizier für die Auskunft, bewunderte seine Seelenruhe und die wissenschaftliche Schärfe seiner Berechnung, erlaubte mir aber doch ein leises Bedauern, dass dem Zufall ein so grosser Spielraum gestattet sei.

Seite 9. 21. Mai (Sonntag) 1871. Wir sind in den Gewässern von Neuschottland. Plötzlich sind wir in Nebel gerathen. Schwarze Schleier sinken nieder. Der Himmel verdunkelt sich wie auf der Bühne. Die Sonne, eben erst so strahlend, gleicht einem dürftigen, röthlichen Oelflämmchen. Jetzt ist auch dies erloschen. Der Wind blässt mit steigender Heftigkeit. Ein Schneegestöber umhüllt die „China“. Aber Bankeis und Eisberge sind hier nicht mehr zu besorgen. Dagegen befinden wir uns so recht eigentlich auf der Hauptstrasse nach New-York. Keine oder wenige Fischerbarken mehr, aber gewiss viele grosse Segelschiffe. Allerdings trennen uns noch 500 Meilen von der Mündung des Hudson.

Da aber Jedermann die gerade Linie als die kürzeste vorzieht, so gleicht der in der Theorie so weite Ocean thatsächlich einer 3000 Meilen langen, aber sehr schmalen Gasse, viel zu schmal für die Zahl der Passanten. In diesem Augenblicke befinden sich auf dieser Linie 5 grosse Packetboote, welche sämmtlich gestern von New-York ausgelaufen sind.

Glücklicherweise sind sie noch ferne. Aber die Segelschiffe! Von Frost geschüttelt sitzen wir beisammen im hatch-way, einem kleinen Raum

*) Der Radius des Anfangsdrehungskreises der circa 100 Meter langen „China“ beträgt also circa 900 Meter, der Durchmesser des Evolutionsbogens also etwa das achtzehnfache der Schiffslänge.

an Deck, wo die Matrosen ihren Grog fassen und die Passagiere rauchen dürfen. Natürlich bespricht man unsere Lage. Der Kapitän tritt für einige Augenblicke ein. Das Wasser strömt von seiner Kautschukjacke. Sein Bart gleicht einem Eiszapfen. Er zündet ein Cherut an und erleichtert sich das Herz, indem er das Wetter verwünscht.

In der That, seine Lage ist die eines Menschen, der, so rasch er kann, in einem gänzlich finsteren Gange läuft, ohne zu wissen, ob es da Stufen giebt, aber ziemlich gewiss, dass ein Anderer ihm entgegenrennt! Nie und nirgends sah ich eine so dichte Luft, eine so finstere Nacht.

Und wir dampfen mit einer Schnelligkeit von $13^1/_2$ Knoten*) in das Schwarze hinein! Das sind die üblen Augenblicke in dem Leben der Befehlshaber dieser atlantischen Packetdampfer. Findet ein Zusammenstoss statt, so führen die Beschädigten Klage. Ist das Ergebniss ungünstig für die Kompagnie, so wird in den meisten Fällen der Kapitän verantwortlich gemacht. Also auf der See steht sein Leben, zu Lande sein Ruf und sein Vermögen auf dem Spiel. Ein hartes Brod, und eine greuliche Sache, dieser abscheuliche Nebel! Aber wir Passagiere haben nichts zu fürchten. Kapitän Mac-Aulay beruhigt uns. „Wir sind die Stärkeren", sagt er, „kein Segelschiff ist im Stande, der „China" die Stirn zu bieten. Wird Jemand diese Nacht in den Grund gebohrt, so sind sicher nicht wir es."**)

Seite 10. 23. Mai 1871. Während 36 Stunden waren Nebel und Alarmsignal unsere Gefährten. Heute Morgen sahen wir Sonne und Land.

Seite 129. 3. Juli 1871. Die Steamer der P. M. S. S. C., d. h. „Pacific Mail Steam Ship Company", werden weniger abgenutzt als die Boote der atlantischen Kompagnien, weil sie langsamer fahren, nämlich in 24 Stunden nur 240 Meilen zurücklegen, während die Dampfer der Cunard und der anderen Gesellschaften über 300 Meilen laufen.

Seite 143. 23. Juli 1871. Seit 2 Tagen wurde die Geschwindigkeit absichtlich vermindert. Ein Kapitän (der P- M. S. S. C.), der vor der vorschriftsmässigen Zeit (von San Francisco nach Yokohama) einträfe, würde ohne Weiteres des Dienstes entlassen. Mehrere Gründe sprechen dafür, dass die Reisen nicht in dem möglichst kurzen Zeitraum zurückgelegt werden dürfen. Hier sei nur der zwei wichtigsten erwähnt. Der Kohlenverbrauch steigt in einem sehr grossen Verhältnisse zur Geschwindigkeit.***) Man wäre daher, abgesehen von den erhöhten Kosten, genöthigt, die Dampfer zu überladen. Sodann würden auch die Kapitäne unter einander wettfahren zum grossen Nachtheile der Maschine.†)

*) Das bedeutet „halbe Kraft", da die „China" gegen den Wind 15 Knoten macht.

**) Diese sehr allgemeine Redensart lässt die Möglichkeit eines Stevenstosses in die Seite ausser Acht.

***) Fracht giebt keine Deckung, wohl aber Passagegelder. Der vergleichsweise geringe Personenverkehr ist die Hauptursache — wenn nicht die alleinige — der langsameren Dampferreisen.

†) Das ist nun sicherlich nicht das Motiv der Rheder.

Derselbe Autor. Durch das britische Reich. 1886. Band II.

Seite 349. 20. bis 29. August 1884. Von New-York nach Queenstown. Die „Bothnia", wie alle Schiffe der berühmten Cunard-Gesellschaft, nimmt den südlichen Kurs. Im Norden sehen wir schwarze Streifen, aber einige Nebelballen abgerechnet, welche wir unter dem Gebrüll des Nebelhorns durchziehen, vermeidet der Steamer die Region des Eises und der Finsterniss.

Papellier. Reisebilder aus dem transoceanischen Dampferverkehr. 1890.

Seite 24. Gegen Nebel sind wir noch heute fast ebenso waffenlos, wie vor hunderten von Jahren und es besteht wenig Hoffnung, dass dies je viel anders werden möchte. Im Gegentheil, je frequenter die grosse Oceanstrasse wird, um so grösser wird die Gefahr der Kollision. Denn diese ist es vor allem, welche das Schiff bedroht, da gegen Anlaufen der Küste der Dampfer sich wohl einigermaassen sichern kann.

Nebel kommt auf der New-York-Fahrt fast ohne Ausnahme vor. Wir selbst haben unter 22 Malen, die wir den Atlantic kreuzten, nur 2 Mal gar keinen Nebel gesehen, sind aber oftmals 3, selbst 4 Tage in mehr oder minder dichtem Nebel dahingefahren.

Zwischen dem 60. und 48. Grad WL. etwa, südlich der Insel New-Foundland, liegt die sogenannte New-Foundland-Bank, berüchtigt durch ihre Nebel, welche während des grössten Theiles des Jahres über diesem Gebiete lagern und sich noch hunderte von Meilen darüber hinaus erstrecken können.

Der New-Yorker Postdampfer auf dem Wege nach Europa erreicht dieses Gebiet nach $2^1/_2$tägiger Fahrt.

Seite 26. Tragen südliche Winde die warmfeuchte Luft des Golfstromgebietes auf die abgekühlten Bänke, so verdichtet sich hier der vorher noch unsichtbare Wasserdampf zu Nebel und Regen. Dies der Grund, weshalb der Seemann auf den Bänken so sehnsüchtig nach einem Herumgehen des Windes durch Westen nach Norden ausschaut. Nebel verzögert hier auch unsere Fahrt sehr bedeutend. Denn wir fahren nur mit halber Kraft (sic!!!). Können wir doch oft kaum viel mehr als die halbe Schiffslänge (!) übersehen und wissen, dass hunderte von Fahrzeugen (!) in dieser Gegend kreuzen. Alle 2 Minuten heult unsere Dampfpfeife, damit unsere gefährliche Nähe anzeigend und zugleich zu Gegensignalen auffordernd.

Wir hören auch bald da einen Dampfer heulen, dort ein Segelschiff tuten, oft so nahe, dass uns der Schreck durch alle Glieder fährt. Gleichwohl ist nichts zu sehen. — — — — — — — — — — — — —

Die tägliche Gefahr macht die Schiffer, welche monatelang hier zum Fischfang weilen, stumpf und gleichgiltig in Beantwortung der Signale.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ein dienstlicher Grund führt uns in solcher Zeit auf die Brücke. Auf der letzten Stufe angelangt, sehen wir zu unserem Schrecken, wie der

wachhabende Offizier nach dem Maschinentelegraphen stürzt und das Kommando „Stopp“, „volle Kraft rückwärts“ giebt. Ein mächtiger Ruck hemmt die jagende Kraft des eisernen Kolosses etwas, das Steuerrad schnurrt sausend herum und jetzt erst vermögen wir direkt quer vor unserem Schiffsbug ein zweimastiges Fahrzeug, gespensterhaft durch seine kahlen Masten, in schwerer Dünung auf- und niederwogend, im Nebel zu erkennen. Der nächste Moment muss es in zwei Theile geschnitten an Back- und Steuerbord vorüber treiben lassen. Denn unser Schiff kann nicht mehr genug abfallen, um noch schräg vorbeizukommen. Da — ein plötzlicher Ruck, der Segler scheint von unterseeischen Mächten in die Tiefe gezogen zu werden; da wirft ihn eine See wieder in die Höhe und er hat dieselbe Richtung wie unser Schiff angenommen. Mit zersplittertem Klüverbaum und halb zerstörter Takelage treibt er, sonst unberührt, an unserer Seite vorbei. Seine lang ausliegende Ankerkette wurde unten von unserer Schiffsnase zuerst getroffen und brachte den Segler zum „Beiklappen“. Zwanzig Menschen sind durch einen glücklichen Zufall (!) gerettet und unser Dampfer, der noch 2 Stunden im Nebel nach dem verschwundenen Schiff sucht, muss seinen Kurs wieder aufnehmen.

All das ist wie ein umheimlicher Traum, viel rascher als wir es erzählen können, an uns vorbeigehuscht. Später erfahren wir, dass kein Menschenleben bei dieser grossen (!) Fahrlässigkeit des Seglers (? des Dampfers!) zu Grunde ging. — — — — — — — — — — — —

Seite 28. Gefährlicher natürlich wird die Sache, wenn Dampfer gegen Dampfer rennt, wie dies erst im August 1889 hier auf den Bänken 2 Steamern der Kopenhagener Thingvalla-Linie passirte, von denen der eine auch binnen wenigen Minuten mit 180 Personen versank.

Am gefährlichsten sind Begegnungen mit Eisbergen, die oft in grosser Anzahl und enormer Grösse von der arktischen Strömung bis zum 40. Breitengrad herabgetragen werden. Von diesen gefährlichen Feinden, welche mit $^6/_7$ ihrer Höhe unter Wasser tauchen, trotzdem aber noch 150 Fuss über Wasser zeigen können, wurden am 24. Mai 1882 über den Bänken durch einen nach New-York bestimmten deutschen Postdampfer innerhalb 24 Stunden nicht weniger als 351 Stück passirt. Wir können sicher annehmen, dass dieser Dampfer nie mehr gesehen worden wäre, wenn Nebel ihm den Weg verlegt hätte. Allein, wie ein Uebel das andere häufig mildert, so wird auch hier durch die bedeutende von den Eismassen ausstrahlende Kälte die Nebelbildung erschwert. — — — — — — —

Seite 29. Die Zeit, zu welcher diese Eisberge oder meilenweit ausgedehnte Schollen unseren Postdampfern begegnen, ist der Frühsommer, Mitte Mai bis Ende Juni, und es gehen unsere Schiffe dann auch einen wesentlich südlicheren Kurs, um nicht zu viel Gefahren ausgesetzt zu sein. — —

Ein zweites gefürchtetes Nebelterritorium ist der englische Kanal, um so gefährlicher wegen des engen Fahrwassers und einer Frequenz der Fahrstrasse, wie sonst in keinem Küstengewässer der Erde. Hier sind wir öfters gezwungen, vor Anker zu gehen (!), und es kann vor-

kommen, dass unser Schiff 2 Tage vor einer Strommündung liegt, ohne dass wir es wagen dürfen, den Eingang zu erzwingen. Dann muss unsere Schiffsglocke alle 3 Minuten mit schrillen Tönen unseren Ankerplatz markiren. Da und dort warnt ein anderer Dampfer in gleicher Weise oder ein kleinerer, der noch unter Fahrt, heult mit der Dampfpfeife, ringsherum tuten verschiedene Segelschiffe mit ihren Hörnern (also in Fahrt!); vielleicht liegen wir zu allem Unglück noch in der Nähe eines Feuerschiffes, das mit seiner Dampfsirene alles andere überbietet; und so kommt in den schwarzen Nächten ein Höllenspektakel zu Stande.

Joh. E. Rabe. Eine Erholungsfahrt nach Texas und Mexico. 1893.

Donnerstag, 27. November 1890. „Normannia", Kap. Hebich, H. A. P. A. G. Fahrt 18 Knoten!

Unsere Maschine behielt volle Kraft bei, trotzdem monddurchglänzte Nebelschichten über dem Kanal lagen und ein sehr trügerisches Licht gaben. Man verlässt sich aber auf den scharfen Ausguck und die fabelhafte Steuerfähigkeit des Schiffes, und das wohl mit Recht. Es mochte $10^1/_2$ Uhr sein, wir waren auf der Höhe von Calais, als plötzlich ein Krachen wie rrum-bum den Dampfer erschütterte. Im Musiksalon blieb der Frau F., die gerade sang, der Ton in der Kehle sitzen, und in der Rauchkajüte schrie es angstvoll vom Pokertisch: „Mer sind auf Grund, mer sind auf Grund!" Mit der Bemerkung, dass hier kein Grund sei, auf dem wir sitzen könnten, stürzte ich gleich den Anderen hinaus, gerade noch rechtzeitig, um hinter uns die Lichter eines Schiffes zu erblicken, dem wir durch Rückwärtsdrehung einer unserer Schrauben aus dem Wege gegangen waren. Der heftige Ruck, den wir gefühlt hatten, war in Folge dieses Steuermanövers entstanden.

Ich hatte in Southampton eilige Briefe für Hamburg auf die Post gegeben, da ich mir ausrechnete, dass sie auf diese Weise bestimmt am Sonnabend Morgen da sein würden, also jedenfalls früher als wir, wenn wir Verzögerung haben sollten, sonst ebenso zeitig. Es kam aber anders. Während wir schon Freitag Abend zu Hause waren, trafen jene Briefe erst am Sonnabend Mittag ein. „Wegen Nebel im Kanal" war die Post Donnerstag Abend nicht übergekommen! Das war der nämliche Nebel, durch den wir mit **voller** Geschwindigkeit hindurchjagen konnten. Nur an den engsten Stellen wurde halbe Kraft gefahren.

Zuguterletzt gab es heute allerlei kleines Ungemach. Besonders zeigte sich das elektrische Licht sehr störrisch. Wiederholt versagte es ganz und gar. Schliesslich leuchtete es aber wieder, als ich nach Mitternacht ins Bett kroch. Ich konnte mich beruhigt schlafen legen, da die Luft etwas klarer geworden war und die Dampfpfeife nur noch gelegentlich ertönte, während sie zeitweilig jede Minute geheult hatte.

Freitag, 28. November 1890. Um $5^1/_2$ Uhr lagen wir in Cuxhaven vor Anker.

Einen meiner Kajütenkoffer fand ich ganz zufällig zwischen dem Handgepäck am Bahnhof von Cuxhaven, obwohl uns versichert worden

war, dass sämmtliche Koffer zusammen mit dem Gepäck aus dem Raum mit Dampfer nach Hamburg gingen. Wie es geworden wäre, hätte ich ihn nicht entdeckt, weiss ich nicht. So nahm ich ihn einfach an mich; jeder Andere hätte das aber eben so gut thun können.

Es sollen jetzt bessere Maassregeln bei Beförderung des Gepäcks getroffen worden sein. Nothwendig war es auch. Mit meinen wenigen Sachen (1 grosser und 2 kleine Koffer) hatte es zweimal gehapert. Wie sollten da Familien mit einem vollen Dutzend Effekten oder mehr durchkommen.

$10^1/_2$ Uhr Abends trafen wir im lieben Hamburg ein.

M. M. von Weber. Vom rollenden Flügelrade. Berlin 1882.

Seite 254. Queenstown, 28. Mai 1881. Wir fuhren gestern von Liverpool ab. Die „Scythia" ist ein magnifiques Schiff.

Seite 256. 1. Juni 1881. Die Unbehaglichkeit erreichte ihren Gipfel, als starker Nebel eintrat, der Eisberge in der Nähe vermuthen liess. Sofort erhob das Nebelhorn seine furchtbare und unheimliche Stimme, nur kurze Zeit pausirend.

Seite 258. 2. Juni 1881. Es war geradezu ein Ereigniss, als wir heute Morgen dem ersten Schiffe auf dem mehr als 1000 Seemeilen langen Wege, den wir bereits zurückgelegt hatten, begegneten.

Seite 259. Gestern im Moment, wo Nebel eintrat, waren alle Segel eingezogen, alle Boote losgemacht und bereit, ihre Bemannungen konsignirt, ohne dass Jemand, der sich nicht speziell dafür interessirt, es hätte bemerken können.

Seite 261. 4. Juni 1881. Es zeigt sich, dass wir heute etwas weniger Weg gemacht haben, als gestern, nämlich nur 316 Meilen gegen 330.

Dabei kam die ganze englische Sports-Manie zum Vorschein. Denn als der Kapitän die Distanz berechnete, wurde eine Menge Wetten gemacht, wieviel die Distanz betragen werde.

Als die letztere negativ und um einige Meilen grösser war, als man vermuthet hatte, bemächtigte sich eine Art Niedergeschlagenheit der ganzen Schiffsgesellschaft und der Kapitän verkündete das Resultat mit einer Art Scham in der Stimme. Heute sind wir in die grosse Schiffsroute gekommen.

Seite 262. 6. Juni 1881. Schon am Abend des 4. schlug der Wind um, es wurde empfindlich kalt, und dicker Nebel, das Unangenehmste, was es auf dem Meere giebt, trat ein. Die ganze Nacht hindurch brüllte das Nebelhorn und schlugen die Glocken an.*)

*) Da nicht anzunehmen ist, dass die Cunarddampfer im Nebel die Signale von Segelschiffen mit Steuerbordhalsen oder von vor Anker liegenden Schiffen täuschungshalber usurpiren, so hat man statt Nebelhorn, wie schon im Vorstehenden und Nachfolgenden überhaupt, wohl „Sirene" zu lesen, und unter dem Glockenläuten das Glasenschlagen, also Signale für den Schiffsdienst, nicht Nebelsignale für andere Schiffe, zu verstehen.

Heute morgen goss es in Strömen, der Nebel war sehr dick und man konnte den Vordermast vom Hinterdeck nicht sehen. Plötzlich stürzte Alles mit dem Geschrei „iceberg, iceberg!“ nach vorne. Ehe ich über das nassglatte Deck eilen konnte, war der Bursch schon fast wieder im Nebel verschwunden, und ich sah nur noch einen weissen, ungefähr 3 Meter hohen zackigen Schatten im Nebel verschwimmen. An dem wie eine weisse Platte vorgeschobenen Fusse des Blocks sah man die Brandung hoch aufspritzen wie an einem Felsen. Die ganze Erscheinung dauerte kaum einige Sekunden.

Nachmittags wurde es hell.

Abends gegen 9 Uhr kam ein grosser Dreimaster so nahe an uns vorbei, dass man die Lichter in der Kajüte sah.

Seite 264. 8. Juni 1881. Vor 10 Uhr heute Morgen (nach 10tägiger Fahrt) bekamen wir Amerika (Fahrt nach New-York) in Sicht.

Seite 317. An Bord der „Bothnia“. 11. August 1881. Das Schiff, auf dem ich reise, ist die Schwester der „Scythia“.

Seite 319. 15. August 1881. Ein fataler Tag, ein Nebeltag! In vergangener Nacht weckte mich das Nebelhorn aus tiefem Schlafe. Ich sprang auf Deck, und da war der Nebel so dick, dass man den Mast vom Steuer aus nicht sah. Bis jetzt ist der fatale Gast nicht gewichen und das Nebelhorn hat nicht aufgehört, seine grandiose, aber unangenehme Stimme zu erheben. Alle 5 Minuten*) liess das Nebelhorn sein gigantisches Brüllen schallen.

Seite 320. 16. August 1881. Nun schwellt ein Südwestwind kräftig unsere Segel. Schräg geneigt unter ihrem Drucke schiesst die „Bothnia“ mit vollen 14 Knoten Geschwindigkeit, eine weisse funkelnde Spur hinter sich, durch das azurne Gewässer. Das gewaltige Schiff geht 21 Fuss tief im Wasser.

Seite 320—321. 17. August 1881. Es hing dickes Gewölk im Westen, von dem starken Regen niederging und das uns mit Sturmeseile verfolgte. Plötzlich trat völlige Windstille ein. Die Segel schlugen gegen die Masten, und unter dem Schiffe ging ein starker Schwall durch, der es hoch hob und wieder sinken liess. In einem Nu waren die Segel geborgen.

Es ist eine Lust, die Manöver auf diesem vortrefflich disziplinirten Schiff mit anzusehen. Die Bemannung der Boote tritt ganz im Stillen an, die an die Thüren der wasserdichten Kompartiments kommandirten Leute gehen unbemerkt an ihre Posten.

Wer kein Auge dafür hat, sieht nicht, dass auf dem Schiffe Vorsichtsmaassregeln getroffen werden, und doch geschieht alles nur Erdenkbare zur Sicherung, wohlweislich ohne die Passagiere zu irritiren. Der Windstoss kam herangefegt, nur ein schmaler Streifen, aber kräftig. Mit dem ersten Stosse des Sturmes zusammen trifft auch die erste eigentliche Sturmwelle das Schiff. Die lässt es aber auch in allen Planken erzittern

*) Das Gesetz fordert: alle 2 Minuten mindestens!

und geht glatt über Deck. Die „Bothnia“ verbeugte sich tief und neigte sich auf die Seite. Aber mit einer Bewegung, die an Schnellkraft der einer wilden Katze glich, bäumte sich das ungeheure Schiff mit seinen 20 000 Zentnern Ladung empor, schüttelte das Wasser ab und fiel dann wieder in die nächste tiefazurne Tiefe.

Dr. Hans Meyer. Eine Weltreise. Plaudereien aus einer zweijährigen Erdumsegelung. Leipzig 1885.

Seite 403. Seit 2 Tagen übersteigt die Fahrgeschwindigkeit der „Gaelic“ (Seite 394—396. Eigenthum der White Star Line, gechartert von der O. & O. C., d. h. der Oriental and Occidental Steam Navigation Company, 3000 Tons, 650 Pferdekräfte, 4 Masten) 300 Meilen pro Tag. Das ist eine Leistung, auf die der Kapitän nicht wenig stolz ist. Reicht sie doch an die Schnelligkeit der englisch-indischen und transatlantischen Postdampfer hinan. Freilich ist der fair wind die Ursache unserer Eile und nicht die Maschine, aber es heisst doch immer: „Die „Gaelic“ hat so und so viele Meilen gemacht.“

Seite 405. 16. Reisetag. Wir sind in das Gebiet des regular Californian thick fog eingetreten, der auf 800—900 Seemeilen ins hohe Meer hinaus die ganze kalifornische Küste zu verhüllen pflegt und dort die Seefahrt äusserst schwierig macht. Die Sonne bleibt unsichtbar und macht die Sextantenmessungen unmöglich.

Seite 407. 18. Reisetag. Um den dicken Nebel draussen kümmert sich Niemand ausser den Offizieren und Matrosen. Von 5 zu 5 Minuten heult die Dampfpfeife zur Warnung für Schiffe, die etwa unseren Kurs kreuzen sollten. Die Maschine arbeitet langsam und spart Kohlen. Von den letzteren haben wir nämlich während der 18 Tage unserer Ueberfahrt eine respektable Menge verbraucht (täglich 56 Tonnen, also in 18 Tagen 10 160 Zentner; das macht 6000 Dollars oder 25 000 Mark aus).

Nach Sonnenuntergang legt sich der Nebel wie ein Vorhang vor uns. Man konnte nicht 10 Schritte weit sehen. Wir fuhren nur mit halbem Dampf, und von beiden Seiten der Offiziersbrücke wurde gelothet.

Seite 433. (Fahrt auf dem Mississippi.) Als wir soeben eine Poststation verlassen hatten, kam ein Frachtdampfer der Anchor Line uns so dicht auf die Fersen, dass einige von excitement gepackte Passagiere dem Kapitän zuschrieen: have a race, Sir, have a race (eine Wettfahrt! eine Wettfahrt!) Und es dauerte keine halbe Stunde, da jagten wir auch schon unter erhöhtem Dampfdruck über die Wasserfläche weg. Das Hohngeschrei unserer Passagiere und Schiffer spornte aber unseren Verfolger zu gleicher Anstrengung an. Seinen Schornsteinen entstieg ein sprühender Funkenregen, und die Entfernung zwischen uns und ihm wurde kleiner und kleiner. Mit jeder Sekunde stieg die Aufregung, unser „White“ war entschieden der schwächere von beiden. Da flatterte uns an einer Strombiegung das weisse Lappensignal einer Poststation entgegen, wir drehten bei, und unser Ver-

folger schoss unter allgemeinem Geschrei an uns vorüber. Aber die Ehre der Morgan Line war gerettet, eine vis major hatte uns im rechten Augenblick vom Wettlauf abgezogen. Und wenn man so weiss, was für Unheil derartige Wettfahrten schon angerichtet haben, so kann man mit einer solchen Unterbrechung schon zufrieden sein. Aber leid that es mir denn doch, dass unser race nicht wenigstens so lange gedauert hatte, bis uns der Gegner in aller Form überholt hatte. Denn dann wären unsere Yankees nicht gar so widerwärtig grossmäulig gewesen, wie sie es von nun ab bis zum Schluss der Reise waren.

Seite 496. Die „Werra" des Bremer Lloyd gefällt mir in jeder Beziehung ausgezeichnet. Sie ist nicht nur das schönste, luxuriöseste und grösste, sondern auch das seetüchtigste und schnellste Dampfschiff, auf dem ich je gefahren bin. Genau so wie die „Werra" sind die drei anderen neuen Dampfer des Bremer Lloyd: „Elbe", „Fulda" und „Eider". Keine andere Linie kann gegen solche Konkurrenz aufkommen.

Seite 498. Die Geschwindigkeit der „Werra" ist enorm. In den letzten 24 Stunden hat sie 406 Meilen durchlaufen, also volle 100 Meilen mehr, als die grösste Schnelligkeit der asiatischen Messageries (Maritimes) — und P. & O. — (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) Dampfer beträgt. Die Maschine verschlingt aber auch 2400 Zentner Kohlen täglich.

Seite 500. Neunter Reisetag. Bald kam Point Lizard in Sicht. Während des Frühstücks fiel plötzlich Nebel. Die „Werra" verliess ihren Kurs in der Nähe der Küste und verlangsamte ihre Fahrgeschwindigkeit erheblich. Von 5 zu 5 Minuten heulte das Nebelhorn. Man konnte nicht 20 Schritte weit sehen.

Zeitweilig tönte aus dem Dunste der Ton des Nebelhorns von anderen Schiffen herüber. So fuhren wir im Nebel an Plymouth, an Portland und an den sogenannten Needles vorüber.

Seite 501. Zehnter Reisetag. In der Nacht war wieder Nebel gefallen und hatte uns so weit zurückgehalten, dass wir erst um 8 Uhr Morgens die Höhe von Dover erreichten.

Schliesslich — last, not least — möge die Schilderung über eine Reise der „Alaska" von der Guion Line im Sommer 1883, wie sie in der „New-Yorker Handelszeitung" auf Grund der Aussagen eines der 795 Passagiere dieses Schiffes wiedergegeben ist, hier ihren Platz finden:

An vier von den sieben Tagen, welche die Reise in Anspruch nahm, war nebeliges Wetter, und zwar war der Nebel zeitweise ungemein dicht, doch liess man trotzdem das Schiff mit voller Fahrgeschwindigkeit laufen. Am 19. Mai, zu später Stunde, als sich die „Alaska" etwa noch 500 Meilen östlich von Sandy Hook befand, kollidirte dieselbe, trotzdem die Nacht sternenhell war, mit der Brigantine „Castalia", von Richmond, Me., nach Philadelphia bestimmt, wobei das letztere Schiff Bugspriet und Klüverbaum verlor, während dem Dampfer etwa 20 Fuss von der Reling auf der Steuerbordseite weggerissen wurden. Auch ver-

schiedenen Eisbergen von ansehnlichen Dimensionen ist die „Alaska“ auf ihrer Reise begegnet, und ist die Vermeidung einer Kollision mit einem solchen, die jedenfalls recht bedenkliche Folgen gehabt haben würde, bei der rasenden und von einem unverantwortlichen Leichtsinn der Schiffsoffiziere zeugenden Fahrt des Dampfers geradezu als ein ganz besonderer Glücksumstand zu bezeichnen. Erwähnenswerth und viel bezeichnend ist ferner die Aussage, dass einer der Mitreisenden, welcher das Eisen für den Dampfer geliefert hat, den Heizern eine Belohnung von 10 Pfd. Sterl. versprochen haben soll, wenn das Schiff die Reise in weniger als sieben Tagen zurücklege. In Anbetracht solcher Thatsachen, die heutzutage nicht leicht vertuscht werden können, dürfte es kaum Wunder nehmen, wenn Reisende, welchen es mehr um ihre persönliche Sicherheit als um eine bis jetzt immer noch mehr oder weniger imaginäre Schnelligkeit bei Zurücklegung der Ozeanfahrt zu thun ist, in Zukunft einem relativ langsamen aber mit Ruhe und Sicherheit geleiteten Dampfer vor einem solchen den Vorzug geben, auf welchem sie, nur um die Reise um ein paar Stunden abzukürzen, jeden Augenblick den Tod in einer oder der anderen Weise vor Augen haben müssen. Schnelligkeit auf Kosten der Sicherheit ist eine geradezu strafwürdige Taktik.

Es wäre verkehrt, wenn man aus den obigen Referaten den Schluss ziehen wollte, dass die Schiffer die alleinige Schuld an diesem Stande der Dinge trügen, oder dass die Rheder und ihr böser Wille der ausschliessliche Sitz des Uebels seien. Einen nicht geringen Theil der Schuld tragen die Reisenden und die Befrachter. Gegen sie bedürfen Rheder und Schiffer eines gesetzlichen Rückhaltes. Das, was man „hochgeehrtes Publikum“ nennt, gleicht einem grossen ungezogenen Kinde. Die in Denken und Handeln massvolle winzige Minderheit ist ohne Einfluss. Der wüste, grosse Haufen giebt den Ton an und verlangt laut nach schnellen Reisen und Güterexpeditionen. Von der Assecuranz, welche die Mittel besitzt, wenn sie einig ist, dem Uebel zu steuern, ist nichts zu erwarten, da sie ein unverkennbares Interesse hat, einen gewissen Standard von Seerisiken zu konserviren, und ausserordentliche, peinliches Aufsehen erregende Einzelunfälle als willkommene Handhabe zum allgemeinen Hinaufschrauben der Versicherungsprämie zu verwerthen liebt.

Tausende von Märtyrern blicken sehnsüchtig nach dem Schutze des Gesetzes aus. Wird er dereinst gewährt werden? Und wie? In hohem Grade bedenklich erscheint es, dass sogar in Segelanweisungen, wie z. B. in dem Buche von Georgi: Seewege und Distanztabellen, Oldenburg 1880, Seite 14, für die wichtige Weltverkehrsstrasse von Nord-Europa nach Nord-Amerika die Missachtung des Gesetzes geradezu empfohlen wird.

Es heisst da a. a. O.:

> Die Gefahr für Kollisionen ist (zwischen 58° Nordbreite und der Südküste von Island) gleich Null, und brauchen wir in dickem Wetter und dunkler Nacht keine Rücksicht in der Segelführung darauf zu nehmen, so dass wir die Reise nach Möglichkeit fördern können;

ferner Seite 18:

> Daher (weil die amerikanischen Nebel nicht dauernd sind) ist dem Seefahrer in der Nähe der Küste am Tage nur anzurathen, natürlicherweise bei gehöriger Vorsicht, nie Nebels halber die Fahrt des Schiffes zu hemmen, sondern ruhig seinem Kurse zu folgen, bis sich der Nebel theilt oder ihm eine helle Farbe des Wassers, Lothung oder das Geräusch der Brandung die Nähe von Land anzeigt.

Dagegen ist der Wille des Gesetzes hier nochmals dahin zu accentuiren, dass Dampfer im Nebel so viel Dampfspannung in Reserve halten sollen, dass sie auf die Länge des halben Sichtfeldes ausser Fahrt gesetzt werden können, und Segler am Winde nicht mehr Segel führen sollen, als sie mit Sicherheit auf einmal back legen können. Denn so und nicht anders muss ein Segelschiff auch dann fahren, wenn es Land machen soll, dessen Lage unbestimmt ist. Und was dem festen Lande gegenüber geboten ist, muss nicht minder den mobilen fremden Schiffskörpern gegenüber Gültigkeit besitzen.

Die Gefahr der Strandung ist von allen Seegefahren die numerisch grösste. Aber in zweiter Linie steht auch schon die Kollisionsgefahr.

Was speziell die nordatlantische Dampferfahrt anlangt, so hat man schon vielfach das Projekt der „vorgeschriebenen Seewege“ erörtert, d. h. von Kursen, welche frei von Eisbergen und Nebel führen, und nachdrücklich und überzeugend hat der amerikanische Kapitän Shakford in „Harper's Magazine“ dasselbe vertheidigt:

> Da durch die nördliche Route im besten Falle nur wenig Zeit gewonnen werden kann, vielmehr sogar Dampfer auf diesem Wege nicht selten Zeit verlieren, so ist die Wiederanregung dieses Projekts gewiss am Platze, um so mehr, wenn man bedenkt, dass die Anzahl der jährlich über den Atlantischen Ozean beförderten Passagiere seit dem Jahre 1858, als das Projekt, den Schiffen die Seewege vorzuschreiben, zuerst auftauchte, von 54 000 auf 800 000 Personen im letzten Jahre angewachsen ist. Im Februar 1883 wies der „Herald“ auf die Wahrscheinlichkeit einer frühzeitigen und gefährlichen Eissaison hin und brachte in darauf folgenden Artikeln die Befahrung einer südlicheren Dampferroute in Vorschlag. Welchen günstigen Eindruck diese Artikel gemacht haben, sagt Kapitän Shakford, lässt sich leicht aus den Schiffsjournalen ersehen, wenn man die Kreuzungspunkte, unter denen die verschiedenen Schiffe in den Monaten März bis Ende Mai den 50. Längengrad geschnitten haben, miteinander vergleicht. — Sollte nun irgend ein atlantischer Dampfer das Unglück haben, bei dichtem Nebel nördlich vom 41. Grad nördlicher Breite und westlich vom 47. Längengrade mit Eis in Kollision zu gerathen, so dürfte es denjenigen Dampfschifffahrtsgesellschaften schwer fallen, sich zu rechtfertigen, welche trotz der jüngsten Diskussionen über diesen Gegenstand dabei verharren, Menschenleben und Eigenthum in dem weiten Nebelgebiete des westatlantischen Ozeans auf's Spiel zu setzen. Was etwa mit der Benutzung dieser durch das Nebelgebiet führenden Routen erreicht

werden mag, ist nicht werth, ein einziges Menschenleben deshalb in Gefahr zu bringen. Jedoch das grosse Problem der Sicherheit auf dem Ozean wird nicht eher gelöst werden, bis die Dampfschifffahrtsgesellschaften das Projekt, für jede Jahressaison einen bestimmten Weg vorzuschreiben, aufnehmen. Je eher dieses vielversprechende System in Anwendung kommt, je besser für Rheder und Publikum.

Es dürfte belangreich sein, darauf hinzuweisen, dass ein verhältnissmässig zu schnelles Fahren in dickem Wetter den Schiffer auch dann der Strafe des § 145 des Reichsstrafgesetzbuches unterwirft, wenn diese That ohne alle schädlichen Folgen geblieben ist.

Das Ansinnen eines Rheders an den Schiffer, im Nebel die Fahrt nicht zu mässigen, ist, wenn erfolgreich, regelmässig eine strafbare Anstiftung.

6. Fahrregeln (Ausweichen, Kurshalten, Stoppen u. s. w.)

a) Für Segler.

§ 48.

Vorbemerkungen.

Artikel 14.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

I. Ausländische Rechte.

England: sich aus dem Wege halten.

II. Exegese.

„sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht“.

Diese Gefahr liegt vor, wenn

1. die Kurse beider Schiffe konvergiren,
2. die Kurse beider Schiffe in die Kiellinien fallen,
3. die Kurse beider Schiffe derart parallel sind, dass die Schiffskörper entweder innerhalb der grössten Breite sich treffen oder in Folge des Soggs beim Passiren zusammenklappen müssen.

Dagegen liegt diese Gefahr nicht vor, wenn

1. die Kurse divergiren,
2. die Kurse ausserhalb der Anziehungskraft des Soggstroms parallel zu einander liegen.

§ 49.

α) Beimwinder und Raumwinder.

a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: dicht am.

England: sich aus dem Wege halten.

Russland: vor dem Winde segelt; hart am Winde liegt.

II. Exegese.

„mit raumem Winde".

Jedes Schiff, dessen angelegener (gesteuerter) Kurs mit der Windrichtung einen Winkel von 8 bis etwa $15^1/_2$ Strich bildet, segelt mit raumem Winde.

Das Segeln mit halbem Winde ist im Sinne dieses Artikels ein Segeln mit raumem Winde.

Sind Leesegel gesetzt, so ist das gesichtete Schiff, falls die Raaen nicht genau vierkant gebrasst sind, ein Raumwinder. Denn Leesegel können nur geführt werden, wenn der Wind achterlicher als dwars einkommt. Aber nicht jeder Raumwinder führt Leesegel; und bei halbem Wind kann er es überhaupt nicht. In vielbefahrenen Gewässern ist es nicht rathsam, Nachts Leesegel zu führen. Man pflegt sie daher Abends einzunehmen.

Negativ lässt sich der Begriff des Raumwinders, insofern er auch den des Halbwinders umfasst, dahin fassen, dass er derjenige nicht platt vor dem Winde laufende Segler ist, welcher niemals gegen den Wind an Weg gewinnen kann.

„beim Winde."

Jedes Schiff, dessen gesteuerter (angelegener, scheinbarer) Kurs mit der Windrichtung einen Winkel von $3^1/_2$ bis etwa $7^3/_4$ Strich bildet, segelt beim Winde.

Mag der wahre Weg (der wegen der Abtrift verbesserte, also der behaltene Kurs) des Schiffes durch das Wasser auch 8 Strich von der Windrichtung liegen, so bleibt das Schiff doch ein beim Winde segelndes, so lange der gesteuerte (am Kompass abgelesene) Kurs weniger als 8 Striche (höchstens etwa $7^3/_4$ Striche) sich vom Winde entfernt. Also ein bei dem Winde Kurs segelndes (nicht aufkreuzendes) Schiff ist ein Beimwinder und nicht, wie bisweilen behauptet wird, ein Raumwinder im Sinne des Gesetzes. In dieser letzteren Lage unterscheidet sich der Beimwinder durch seine scharf an den Wind gebrassten Raaen und Gaffeln und Stagsegel von dem auf gleicher Linie in entgegengesetzter Richtung segelnden Raumwinder.

Im Allgemeinen wird ein beim Winde segelndes Schiff nicht mehr als 7 (höchstens $7^1/_2$) Striche vom Winde ab segeln dürfen, ohne in die Gefahr zu kommen, von den Führern anderer Schiffe als ein mit raumem Winde segelndes Schiff angesehen zu werden.

Es ist daher eine alte Klugheitsregel, dass der Führer eines der Demarkationslinie sehr nahe steuernden Schiffes dasselbe bei der Annäherung zu oder von anderen Schiffen so nahe als möglich oder doch wenigstens bis auf 6 Striche an den Wind bringt, so oft er das Strassenrecht für sich kraft Gesetzes in Anspruch nimmt. Denn es ist eine Regel guter Seemannschaft, über die eigene Lage und Absicht den Gegner nicht im Zweifel zu lassen.

Eine solche Kursänderung des zum Kurshalten verpflichteten Schiffes ist so lange keine Verletzung der Pflicht, Kurs zu halten, als sie noch rechtzeitig genug

vorgenommen und beendigt wird, um dem Gegner auf eine Entfernung, welche für ein überlegtes Ausweichemanöver desselben erforderlich ist, erkennbar zu werden. Der Beimwinder ist also, in Kürze gesagt, derjenige Segler, welcher, weil Wind- und Kielrichtung einen spitzen Winkel einschliessen, stets (abgesehen von zu grosser Windstärke) an Weg gegen den Wind gewinnen kann, aber nicht immer wirklich zu gewinnen braucht.

Für die Frage, ob ein Schiff am Winde oder mit raumem Winde segelt, ist einzig und allein das Verhältniss der Kiel- zur Windrichtung entscheidend, nicht die Segelstellung. Diese giebt regelmässig einen Maassstab der Beurtheilung, kann aber auch ganz anomal sein.

Auch ein Raumwinder kann mit bei resp. vor dem Winde gestellten Segeln fahren, z. B. wenn er ohne Segelkürzen seine Fahrt mindern will.

(Siehe Fig. 107 im Anhang.)

„aus dem Wege gehen“.

Es sind 4 Fälle zur Grundlage zu nehmen:

Erster Fall: Die Schiffe segeln auf derselben Linie, aber auf entgegengesetzten Kursen. Ein überaus seltener Fall! Der Raumwinder kann dem Beimwinder ausweichen, indem er an den Wind geht (luvwärts), und wird ihm häufig dadurch Platz machen, dass er abhält, also Backbordruder giebt (Pinne an Steuerbord), wenn er den Wind von Steuerbord hat, und Steuerbordruder giebt (Pinne an Backbord), wenn er den Wind von Backbord ein hat. Er wird also in der Regel den Kurs leewärts ändern.

Zweiter Fall: Die Kurse der Schiffe kreuzen sich, in stumpfem Winkel auf einander treffend. Der häufigste Fall! Der Raumwinder kann auch in diesem Falle dem Beimwinder durch Anluven Freiweg bieten, wird aber, je stumpfer der von beiden Kursen bis zum Schnittpunkte eingeschlossene Winkel ist, um so mehr sich befugt halten und veranlasst sehen, durch Abfalien Platz zu machen. Durch letzteres Manöver kreuzt er freilich den Kurs des Beimwinders, während er es durch ersteres nicht thut. Aber er beseitigt, indem er mit raumem Winde abfallend seine Fahrt erhöht, bei hinreichender Entfernung die Kollisionsgefahr und verliert weniger von seinem Kurse. Im Zweifel ist daher dem ersteren Manöver der Vorzug nicht zu versagen.

Dritter Fall: Die Kurse der Schiffe kreuzen sich, im rechten Winkel aut einander treffend. Hier ist ein Kreuzen des Kurses des Beimwinders durch den Raumwinder selten ungefährlich und daher das Herumgehen um das Heck des Beimwinders am gebräuchlichsten. Hat also der Raumwinder den Wind an Backbordquarter ein, so wird er Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben, hat er den Wind von Steuerbordquarter ein, so wird er Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben, d. h. ersteren Falles nach Steuerbord ausweichen, letzteren Falles über Backbord gehen.

Vierter Fall: Die Kurse der Schiffe kreuzen sich, im spitzen Winkel auf einander treffend. Nur selten wird in diesem Falle ein Passiren

unter dem Heck des Beimwinders möglich sein, vielmehr regelmässig der Raumwinder anluven und sich mit dem Beimwinder auf parallelen Kurs legen müssen. Er wird, wenn er den Wind an Backbordquarter hat, Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben, und wenn er den Wind von Steuerbordquarter ein hat, das Ruder an Steuerbord (Pinne an Backbord) legen.

Der Beimwinder segelt entweder mit dem Winde an Backbord — das nennt das Gesetz „mit Backbordhalsen beim Winde segeln" —, oder mit dem Winde an Steuerbord — das nennt das Gesetz „mit Steuerbordhalsen beim Winde segeln".

Der Raumwinder segelt entweder mit dem Winde an Backbord — das nennt das Gesetz „raumen Wind von Backbord haben" —, oder mit dem Winde an Steuerbord — das nennt das Gesetz „raumen Wind von Steuerbord haben".

Das Gesetz kennt also die Benennung der Halsen nur für den Beimwinder und nicht für den Raumwinder.

Daher nennt man den Beimwinder auch kurz: Backbord- und Steuerbordhalser.

Geht man davon aus, dass der Beimwinder nicht näher als 5 bis 6 Striche an den Wind gehen kann, so ergeben sich für den Raumwinder folgende Anhaltspunkte:

Hat der Raumwinder den Wind von Backbord, so kann er am Backbord nur dann einen seinen Kurs kreuzenden Beimwinder mit Steuerbordhalsen haben, wenn er den Wind mehr als 2 Striche achterlicher als dwars hat. Hat er ihn 2 Striche achterlicher als dwars, so segelt er in gerade entgegengesetzter Richtung zum Steuerbordhalser am Winde. Je mehr ihm der Wind raumt, um so kleiner werden die Hauptwinkel (also grösser die Nebenwinkel) seines Kurses mit den Kursen der Beimwinder mit Steuerbordhalsen.

Je mehr ihm (von 7 Strich achterlicher als dwars gerechnet bis zu 2 Strich achterlicher als dwars) der Wind schralt, um so grösser werden die Hauptwinkel (also kleiner die Nebenwinkel) seines Kurses mit den Kursen der Beimwinder mit Steuerbordhalsen. Hat der Raumwinder mit dem Winde von Backbord den Wind weniger als 2 Striche achterlicher als dwars, so kann sich weder voraus noch zu Luv, d. h. an Backbord von ihm, ein Beimwinder mit Steuerbordhalsen befinden, dessen Kurs seinen Kurs kreuzt oder besetzt.

In der erläuternden Figur segelt der Steuerbordhalser auf OSO Kurs 5 Strich, alle übrigen 6 Strich am Winde.

(Siehe Fig. 108 im Anhang.)

Am Steuerbord, d. h. am Leebug, kann er bei allen Winden (von dwars bis 7 Strich achterlicher als dwars von Backbord) einen Beimwinder mit Backbordhalsen haben.

Je mehr ihm der Wind schralt, um so kleiner werden die Hauptwinkel (also grösser die Nebenwinkel) zwischen seinem Kurse und denen der Beimwinder mit Backbordhalsen. Je mehr ihm der Wind raumt, um so grösser werden die Hauptwinkel (also kleiner die Nebenwinkel) zwischen seinem Kurse und denen der Backbordhalser am Winde. Unter einem kleineren Winkel als 2 Strich kann sein Kurs nicht von dem eines Beim-

winders mit Backbordhalsen in Lee getroffen resp. gekreuzt werden. Ebenso wenig kann ein Backbordhalser beim Winde voraus seinen Kurs als Vorsegler besetzt halten.

In der erläuternden Figur segelt der Backbordhalser auf WSW Kurs 5 Strich, alle übrigen 6 Strich am Winde.

(Siehe Fig. 109 im Anhang.)

Ueber die Raaenstellung des weichepflichtigen Raumwinders ist noch folgende Bemerkung am Platze:

Der Beimwinder segelt bekanntlich mit dem Winde vorlich von der Querlinie des Schiffes an Backbord oder an Steuerbord,

oder, was dasselbe sagt, am resp. beim Winde und hat den Wind an Backbord oder Steuerbord.

Der Raumwinder segelt mit dem Winde quer (dwars) ein oder achterlich von der Querlinie des Schiffes an Backbord oder an Steuerbord.

Treffen sich nun die Kurse des Raum- und Beimwinders unter einem spitzen Winkel — dieser Fall ist in der vorliegenden Frage von besonderer Wichtigkeit —, so ist das Ausweichemanöver des Raumwinders wesentlich durch das Maass des Angebrasstseins seiner Raaen bedingt.

Ein Beispiel mag dies erläutern.

(Siehe Fig. 110 im Anhang.)

Der Wind ist SWzW.

R ist ein raumschoots segelndes Schiff auf Nordkurs,

B ist ein mit Backbordhalsen beim Winde segelndes Schiff auf NWzW Kurs,

B segelt 6 Strich am Winde, R mit dem Winde 3 Strich achterlicher als dwars.

R peilt das Schiff B $5^1/_2$ Strich leewärts, also über Steuerbordbug (Leebug).

Die Kurse treffen sich in N unter einem Winkel von 5 Strichen.

Derartige Situationen lassen es für den Raumwinder zweifelhaft erscheinen, ob er abhalten und hinter dem Kreuzer herumgehen oder aufluven und denselben in Lee lassen soll. Möglicherweise gestattet die derzeitige Segelstellung von R ein Abhalten bis zu 4 resp. 5 Strich überall nicht.

Der Fall zeigt die Nothwendigkeit, dass raumschootssegelnde Schiffe besonders in engen Gewässern dafür Sorge tragen, ihre Raaen stets derart zu brassen, um mit vollen Segeln wenigstens 2 Striche anluven zu können. Denn Stellung und Führung der Segel des Raumwinders muss auf belebten Revieren derartig sein, dass alle erforderlich werdenden Manöver — sei es Anluven, sei es Abhalten — leicht ausgeführt werden können.

In den nachfolgenden Figuren (111 bis 114), welche eine Anzahl wichtiger Situationen darstellen, sind die Seitenlichtergrenzen grün und roth, die Peilungslinien punktirt und die Kiel- und Winkelgrenzlinien vollschwarz gezogen.

§ 50.

β) Steuerbordhalser und Backbordhalser beim Winde.

b) Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: dicht am Winde liegt.
England: sich aus dem Wege halten.
Russland: mit Back(Steuer-)bord-Hals segelt.

II. Exegese.

„aus dem Wege gehen".

Das kann auf zweierlei Weise geschehen.

Entweder der Beimwinder auf Backbordhalsen (B) legt das Ruder Backbord, d. h. zu Luv, (Pinne an Steuerbord, d. h. in Lee), luvt an und wendet durch den Wind (geht über Stag).

(Siehe Fig. 115 im Anhang.)

Dadurch kommt er in Lee des Beimwinders auf Steuerbordhalsen (S) auf parallelem Kurse (p), ohne an Kurshöhe eine Einbusse zu erleiden.

Oder der Beimwinder mit Backbordhalsen legt das Ruder Steuerbord, d. h. in Lee (Pinne an Backbord, d. h. zu Luv), fällt ab und macht den ersten Theil des Manövers des Halsens (h). In Folge dessen passirt er unter dem Heck des Beimwinders auf Steuerbordhalsen, verliert aber bei Wiederaufnahme des alten Kurses so viel an Kurshöhe, als dieser Weg ihn leewärts von seinem ursprünglichen Kurse setzte.

Ob diese Regel bei Nacht im Einzelfalle Anwendung leidet oder nicht, ist oft recht schwer festzustellen. Der Führer des Beimwinders mit Backbordhalsen ist oft nicht im Stande, mit genügender Zuverlässigkeit zu erkennen, ob das auf etwa 1 bis 2 Strich über Steuerbordbug in Lee gepeilte rothe Licht das eine Steuerbordhalsers am Winde oder eines Raumwinders ist.

(Siehe Fig. 116 im Anhang.)

Die Schiffe S 5 bis 10 zeigen dem Führer des Schiffes B 5 nur ein rothes Licht. Vor S 5 bis S 7 soll B 5 ausweichen, dagegen vor S 8 bis S 10 Kurs halten.

Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass das bis zu 1 Strich über den Leebug gepeilte Licht das eines Raumwinders, und das mehr als 1 Strich von vorne an Steuerbord gesichtete rothe Licht das eines Steuerbordhalsers am Winde sein wird. Mehr lässt sich schwerlich sagen.

Mit Rücksicht auf den allgemeinen Seemannsbrauch, dass der Backbordhalser beim Winde vor dem Steuerbordhalser abhält, um hinter dem letzteren vorbeizugehen, ist darauf aufmerksam zu machen, dass es behufs Beschleunigung und Erleichterung des Abfallens nach Lee geboten ist, nicht nur das Ruder hartbords zu legen und die Raaen aufzubrassen, sondern auch die Piek des Besahn herunterzufieren. Ein blosses Unterstützen der Ruderlage durch Abfieren der Besahnsschoote, wobei der Wind die Oberkante des Besahns füllt, ist ungenügend. Denn

wenn dabei die Achterraaen nicht aufgebrasst werden, so wird das Abfallen durch die Segelstellung mehr gehemmt als gefördert. Das Herunterwerfen der Piek des Besahns resp. Grosssegels verhindert erfolgreich das Aufluven des abhaltenden Schiffes. Dieses Wegfieren der Besahnspiek, verbunden mit dem Auffieren der Grossschoot, bringt das rothe Licht des Steuerbordhalsers luvwärts.

Es ist klar, wie wichtig die Vorsegel für das Manöver des Abhaltens sind. Hat daher der Backbordhalser wegen Sturm oder, um sich in der Nähe eines bestimmten Punktes zu halten, die Vorsegel weggenommen, so muss er sie bei Annäherung anderer Schiffe schleunigst wieder setzen, wenn angängig, um der nöthigen Manöverirfähigkeit zum Ausweichen nicht zu ermangeln. Bei starkem Winde ist ja überhaupt das Abhalten oft sein einziges und stets sein Hauptmanöver, da er bei schwerem Wetter nicht über Stag gehen kann.

Bei geringer Segelführung — z. B. es stehen auf einer Brigg Fock, doppelt gereeftes Marssegel, einfach gereeftes Briggsegel, Gaffel- und Vorstengestagsegel, während alle übrigen fest sind — bleibt bekanntlich ein Segler gewöhnlich, nachdem er 1 bis 2 Striche abgefallen ist, eine Weile stehen. Hier hilft, wenn das Schiff nicht mehr Segel tragen kann, nur das schnelle Wegnehmen des Briggsegels.

Bei böigem Wetter ist das Manöver des Abhaltens ganz besonders zeitig vorzunehmen, damit das plötzliche Einfallen einer Bö nicht die Wirkung haben kann, das Ausweichen zu vereiteln. Das Manöver ist so frühzeitig vorzunehmen, dass, seine Ausführung zu hindern, dem Zufalle kein Spielraum bleibt.

Das gleiche Verhalten ist nöthig, wenn der Steuerbordhalser etwa beiliegt oder gerade in der Wendung begriffen ist, oder mit backen Vorsegeln und herumgebrassten Achterraaen gerade auf dem Winde liegt. Denn ein solches Schiff hat immer etwas Deising. Und im Hinblick auf dieses Rückwärtstreiben muss der Backbordhalser beim Ausweichen mehr Raum geben, als einem vorbei- resp. vorwärtsfahrenden Schiffe gegenüber erforderlich ist.

Die Figuren 117 bis 120 im Anhang illustriren einige markante Fälle.

§ 51.

γ) Steuerbord- und Backbordraumwinder.

c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: raum segeln, den Wind jedoch . . .

England: sich aus dem Wege halten.

Russland: sich begegnende Schiffe vor dem Winde bei verschiedenem Kurs; entgegengehendem (statt: anderen).

II. Exegese.

„aus dem Wege gehen."

Die Befolgung dieser Regel bietet grosse Schwierigkeiten bei Nacht. Denn es ist Nachts beim Erblicken eines grünen Lichtes vielfach nicht möglich, zu erkennen, auf welcher Seite das sich nähernde Schiff den Wind hat.

(Siehe Fig. 116 im Anhang.)

Der Führer des Schiffes B 8 sieht von den Schiffen B 9 bis S 9 nur das grüne Licht. Das Verhältniss zwischen B 8 einerseits und B 9 bis B 15 andererseits normirt der Artikel 14 d, wonach B 8 lediglich Kurs zu halten hat. Ueber das Verhältniss zwischen B 8 und 16 entscheidet art. 14 e. Das Verhältniss zwischen B 8 einerseits und S 15 bis S 9 andererseits regelt art. 14 c dahin, dass B 8 ausweichen soll.

Der Raumwinder mit dem Winde von Backbord ein ist in einer schlimmen Lage. Von den luvwärts befindlichen Schiffen, welche grünes Licht zeigen, hat ein Theil den Wind von Backbord (B 9 bis B 15), ein anderer ihn von Steuerbord (S 15 bis S 9). Wie soll er sich verhalten?

Im Allgemeinen lässt sich kaum mehr sagen, als dass ein von voraus bis dicht vor dwars an Backbord gepeiltes grünes Licht wahrscheinlich das eines Schiffes ist, welches den Wind von Steuerbord hat, und dass ein achterlicher als dwars an Backbord gepeiltes grünes Licht wahrscheinlich einem Schiffe angehört, welches den Wind von Backbord hat.

Diese Regel ist auf den Fall zweier mit halbem Winde (der im Sinne dieses Artikels ein raumer Wind ist) einander entgegen segelnden Schiffe zugeschnitten. Für diesen Fall bietet die Anwendung der Regel keine Schwierigkeit, da Nachts neben dem grünen das rothe Licht oder nur letzteres erscheinen wird und, wo dies nicht geschieht, aus der unveränderten Peilung des grünen Lichtes sich die Stellung der Schiffe fast Steven auf Steven zur Genüge ergiebt. Diesem einen vom Gesetze als Normalfall angenommenen, im praktischen Leben keineswegs häufigen Falle steht eine Vielheit von Fällen gegenüber, in welchen man auf dem Raumwinder mit dem Winde von Backbord ein nicht zu unterscheiden vermag, ob der das grüne Licht zeigende Gegensegler den Wind von derselben Seite oder von Steuerbord ein hat.

Die Figuren 121 bis 123 veranschaulichen 3 significante Situationen.

§ 52.

δ) Luv- und Leeraumwinder.

d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: raum segelnd den Wind von derselben Seite.

Oesterreich-Ungarn: luvwärts segelnde.

England: sich aus dem Wege halten.

Russland: bei gleichem Kurse vor dem Winde segeln, so muss das vor (über) dem Winde befindliche dem unter dem Winde liegenden . . .

II. Exegese.

„aus dem Wege gehen“.

Regelmässig und je spitzer der Treffwinkel ist, um so gewisser ist hier das einzig richtige Manöver des Luvraumwinders die Verwandlung des kreuzenden Kurses in einen parallelen.

In den Figuren 124 bis 125 sind zwei markante Fälle dargestellt.

§ 53.

ε) Vormwinder.

e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

England: sich aus dem Wege halten.

Russland: einem jeden entgegengehenden . . .

II. Exegese.

„vor dem Winde“.

Jedes Schiff, dessen angelegener (gesteuerter) Kurs mit der Windrichtung einen Winkel von $15\frac{1}{2}$ bis 16 Strichen (also höchstens bis $\frac{1}{2}$ Strich an jeder Seite von achtern) bildet, segelt vor dem Winde.

Es segelt dann, wie man auch sagt, platt vor dem Winde. Die Raaen sind genau vierkant gebrasst.

Gaffelschiffe können mit Sicherheit nur innerhalb der angegebenen Grenze mit nach beiden Seiten gestellten Segeln fahren.

Steht der Wind auch nur einen Kompassstrich von einer Seite ein, so sind sie beim Segeln wing-and-wing schon gefährdet, weil das Segel leicht von einer Seite nach der anderen überschlagen, gieken kann. Das Gieken aber kann das Kentern vor dem Winde zur Folge haben. Daher führt der Schiffer des platt vor dem Winde Kurs segelnden Schiffes, sobald der Wind sich verändert, die Gaffelsegel herunter und hisst sie über den neuen Bug wieder auf, er hievt die Segel (nimmt sie herum).

„dem anderen Schiffe“.

Zu ergänzen ist: „Segel“, so dass der Satz lautet:

„dem anderen Segelschiffe“. Denn das Dampfschiff hat nach art. 17 auch dem Vormwinder aus dem Wege zu gehen.

Die Anwendbarkeit dieser Regel ist für den Führer des Raumwinders mit dem Winde von Backbord bei Tage wie bei Nacht oft nur schwer, bisweilen gar nicht erkennbar. Denn ob ein Schiff den Wind z. B. 1 Strich an Steuerbord von achtern ein hat oder platt vor dem Winde läuft, das ist bei Tage kaum, bei Nacht wohl nie mit Sicherheit auszumachen.

Für solche Zweifelsfälle gilt die Regel guter Seemannschaft auf Seiten beider Schiffsführer.

Das will sagen: Der Führer des platt vor dem Winde segelnden Schiffes hat die erforderliche Kursänderung so zeitig und in so ausreichend erkennbarer Weise vorzunehmen, dass der Führer des Raumwinders mit dem Winde von Backbord dem Zustande des Zweifels entzogen wird. Wer mit halbem Wind von Backbord ein segelt, kann das platt vor dem Winde laufende Schiff mit einem Raumwinder mit dem Winde von derselben Seite verwechseln. Dieser Irrthum ist unerheblich, da in beiden Fällen der Gegensegler ausweichen muss.

Er kann es aber auch mit einem Raumwinder mit dem Wind von der entgegengesetzten Seite verwechseln.

In diesem Falle handelt er klug und recht, nicht auf ein zweifelhaftes Recht zu pochen, sondern so frühzeitig ein decidirtes Ausweichungsmanöver vorzunehmen, dass jeder Zweifel über seine Auffassung der Situation ausgeschlossen wird. Durch Anluven und eventuell In-den-Wind-Drehen wird er grünes zu grünem Lichte bringen und die Kollisionsgefahr beseitigen. Durch Abfallen wird er seinem Schiffe die Tendenz geben, in einem dem platt vor dem Winde segelnden Schiffe parallelen Kurs überzugehen. Diese Initiative wird dem Führer des platt vor dem Winde segelnden Schiffes entweder durch Verschwinden des rothen Lichtes oder aber durch einen Wechsel in der Peilung des rothen Lichtes bemerkbar, so dass er nöthigen Falls jenem Manöver durch zweckentsprechende Ruderlegung sekundiren kann.

Eine Anzahl interessanter Situationen vergegenwärtigt die Fig. 126.

b) für Dampfer.

§ 54.

α) Die Stevenregel.

Artikel 15.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: . . . frei passiren.

Oesterreich-Ungarn: . . . passiren können.

Russland: wenn 2 Dampfschiffe in Fahrt sich dicht oder beinahe dicht einander begegnen.

Italien: hat nur den ersten Absatz, alles Uebrige fehlt.

Mexiko: hat nur den ersten Absatz, alles Uebrige fehlt.

II. Exegese.

„gerade entgegengesetze Richtung“.

Das „gerade entgegengesetzt“ bezieht sich auf die Verlängerung der Kiellinien beider Schiffe, nicht auf die Verlängerung des von beiden Schiffen über den Grund gemachten Weges. Ein Schiff, dessen Kopf nach einer anderen als der gerade entgegengesetzten Richtung des Kopfes eines anderen begegnenden Schiffes weist, welches aber in Folge der Abtrift den gerade entgegengesetzten Weg über den Grund macht, ist kein entgegenkommendes Schiff im Sinne des Gesetzes, sondern fällt unter den Begriff des den fremden Kurs kreuzenden Schiffes.

Denn die Grundlage der Begriffe: Entgegenkommen, Kurskreuzen, Ueberholen ist der gesteuerte Kurs, die Richtung der Kiellinie.

„beinahe gerade entgegengesetzte Richtung".

Es soll hierdurch auf das Gieren und Schlingern der Schiffe Rücksicht genommen sein und bei Tage jener Spielraum geschaffen werden, welcher bei Nacht durch das Ueberschiessen der Seitenlichter entsteht.

Schiffe auf parallelen sowie unter einem Nebenwinkel bis zu etwa 20 Grad konvergirenden Kursen können im Hinblick auf das „beinahe gerade entgegengesetzt" sehr wohl als entgegenkommende Schiffe angesehen und behandelt werden. In solchen Zweifelsfällen ist es die Pflicht desjenigen Schiffers, welcher auch dann, wenn die Schiffe als auf kreuzenden Kursen liegende zu gelten hätten, zum Ausweichen verpflichtet wäre, so frühzeitig als irgend angängig eine decidirte Kursänderung vorzunehmen, um eine klare Situation zu schaffen.

„sofern sie beide ihren Kurs beibehalten".

Die vielfach als Prinzip des Lichtersystems proklamirte leitende Idee:

„Farbe an Farbe oder gleiches Licht zu gleichem Licht geht frei" ist in dieser Allgemeinheit nicht richtig.

Wenn die gegenseitigen Peilungen in geringem Abstand der Schiffe von einander nur $1/_2$—$1^1/_2$ Strich (grün gegen grün, roth gegen roth) betragen, so birgt ein Passiren mit Kurshalten schon grosse Gefahren in sich; da schon ein geringes Scheeren gegen den Strom, ein gewöhnliches Gieren der Schiffe u. s. w. zu einem Zusammenstosse führen kann.

Jede knappe Begegnung auf parallelen Kursen ist gefahrvoll. In grösserer Entfernung ist mit der Peilung eines Korrespondenzlichtes (grün zu grün, roth zu roth) auf 1—$1^1/_2$ Strich keine Gefahr konstatirt, in grösserer Nähe involvirt sie eine grosse Gefahr. (Siehe Fig. 127 im Anhang.)

Die Vorsicht heischt, dass das nach der Regel der Kurskreuzung weichepflichtige Schiff vom Gegner wegsteuere. Thun dies beide Schiffe, so erhöhen sie ihre Sicherheit gegenseitig. Hiernach rechtfertigt sich die goldene Regel: Verwandle parallele Kurse innerhalb 2 Strichen in divergirende!

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in Einer Linie oder nahezu in Einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.

I. Ausländische Rechte.

Chili: Schiffe sollen als Steven-auf oder als beinahe Steven-auf angesehen werden, wenn bei Tage das eine Schiff die Masten des anderen in einer Linie mit den eigenen oder weniger als $2^1/_2$ Strich ausserhalb dieser Linie sichtet und wenn bei Nacht das eine Schiff in solcher Stellung sich befindet, dass es die beiden Seitenlichter des anderen Schiffes mit seinem Vordersteven theilt.

II. Exegese.

„in Einer Linie oder nahezu in Einer Linie".

Liegen alle Masten in einer Linie, so ist nur die verschiedene Takelage der Masten in Folge der verschiedenen Höhe ihrer Standorte sichtbar.

(Siehe Fig. 128 im Anhang.)

Liegen alle Masten „beinahe" in einer Linie, so sind alle Masten sichtbar, aber es erscheint nicht jeder einzelne, sondern nur alle insgesammt als ein Körper, also ohne Luftzwischenraum. Höchstens hebt sich der Top des Hauptmastes aus der kompakten Masse ab.

(Siehe Fig. 129 und 130 im Anhang.)

Sobald zwischen den Masten leere Räume sichtbar sind, trifft art. 16 zu. Treten die Masten hinter einander nach rechts aus,

(Siehe Fig. 131 im Anhang)

so kreuzt der gesichtete Dampfer unseren Kurs von Steuerbord nach Backbord.

Treten die Masten hinter einander nach links aus,

(Siehe Fig. 132 im Anhang)

so kreuzt der Gegner unseren Kurs von Backbord nach Steuerbord.

Dieser Anhaltspunkt verliert an Deutlichkeit bei Zweimastern und verschwindet gänzlich bei Einmastern.

„In gerade entgegengesetzter oder **beinahe** gerade entgegengesetzter Richtung".

In gerade entgegengesetzter Richtung fahren zwei Dampfschiffe, wenn ihre Kurse einen Winkel von 180 Grad bilden, d. h. wenn sie in eine Linie zusammenfallen.

In beinahe gerade entgegengesetzter Richtung fahren zwei Dampfschiffe, wenn

1. „bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht". Dies wird in der Regel nur dann der Fall sein, wenn der Führer des einen Dampfers den Gegendampfer nicht mehr als $^1/_2$ Strich über den einen oder anderen Bug seines Schiffes peilt und der Kurs seines Schiffes entweder in oder hinter den Rumpf des Gegendampfers fällt oder nur wenige Schiffslängen davor den fremden Kurs schneidet oder demselben parallel führt oder höchstens $^1/_2$ Strich von der Peilung divergirt und umgekehrt desgleichen. Wenn die Entfernung beider Dampfer vom Schneidepunkte der Kurse nach Maassgabe der beiderseitigen Fahrgeschwindigkeiten eine zeitlich gleiche ist, so bleiben beide Schiffe zu einander in unveränderter Peilung. Das ist ein sicheres Zeichen bestehender Kollisionsgefahr.

Wie bedenklich es ist, die Begriffe „beinahe" und „nahezu" weiter als $1/2$ Strich nach jeder Seite des gesteuerten Kurses und der Peilung hin auszudehnen, zeigt ein Blick auf

(Siehe Fig. 133 im Anhang.)

Die Kurse A a und G g fallen in dieselbe Linie; den Gegendampfer F peilt der Führer des Dampfers A $1/2$ Strich (Winkel a A F) über Backbordbug, der Kurs von F liegt etwas mehr als $1/4$ Strich (Winkel A F f) nach Steuerbord (von A aus gerechnet) von dieser Peilung. Der Schneidepunkt der Kurse S liegt mehr als fünf Schiffslängen vor A. Die Dampfer B, C, D, E werden vom Führer des Dampfschiffes A $1/2$ Strich über Steuerbordbug gepeilt. Der Kurs (E e) von E fällt in den Rumpf von A, D d ist parallel A a, C c und B b divergiren etwa um $1/2$ Strich von der Peilung zu A (A B und A C). Die Entfernung von A zu B beträgt etwa 4, von A bis C ungefähr 8 Schiffslängen.

Erstere Entfernung ist ungenügend, um die beiden nach Steuerbord geänderten Schiffsbahnen zu klaren. Die Dampfer werden entweder bei n oder m oder nahe dabei (vielleicht Vorder- gegen Hinterschiff) zusammenstossen oder zwischen n und m längsseits zusammenklappen, möglicher Weise aber hart an einander vorbeigehen. Die Entfernung zwischen A und C wird, wenn beide Dampfer gleichzeitig ihre Ruder an Steuerbord (Pinne an Backbord) legen, dieselben 2 Schiffslängen weit von einander vorbeiführen. Da dieser Fall kaum je eintreten, vielmehr der eine Dampfer früher, der andere später ausweichen wird, so werden sie, falls diese Zeitdifferenz etwa eine Schiffslänge beträgt, einander in einer Schiffslänge Abstand passiren. Ein Zögern in der Ruderlage um eine Schiffslänge ist bereits verhängnissvoll.

2. „bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlicher des anderen Schiffes zu sehen sind".

Dies setzt, falls die Seitenlichter innerhalb der Zweimeilenzone vor dem Buge des Schiffes überschiessen, voraus, dass der Schiffer genau den Abstand des Punktes vom Vordersteven seines Schiffes, wo die Lichtgrenzen sich kreuzen, kennt, da nur jenseits dieses Punktes beide Seitenlichter gleichzeitig dem Führer des Gegendampfers sichtbar sein können. Bei der heutzutage beliebten Anbringung der Laternenbretter wird dieser Abstand nur ganz selten mehr als 2 bis 3 Schiffslängen betragen, so dass die Lichter an der Grenze der Zweimeilenzone meistens $1/2$—$1^1/2$ Striche über den falschen Bug scheinen. Befindet sich der Gegendampfer bereits im sogenannten dunklen Winkel, so entfällt die Pflicht zur ausschliesslichen Kursänderung nach Steuerbord und der Schiffer hat die Kurse der Schiffe entweder als sich kreuzende anzusehen und danach sein Verhalten einzurichten, oder sie als parallel liegende zu betrachten und seinen Schiffskurs nach dem demjenigen Borde, welchen er — nach dem Seitenlichte des Gegendampfers zu urtheilen — von diesem sieht, entgegengesetzten eigenen Borde zu richten. (Siehe Fig. 133 a im Anhang.)

A und B passiren einander bei A^1 und B^1 (wenn sie nicht zusammenklappen) und kehren in A^2 und B^2 in den alten Kurs zurück.

„Wenn jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie sieht Wenn jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn beide farbigen Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.“

Die Anwendung dieser Regel ist bei Nacht für den Schiffer von vier Voraussetzungen abhängig gemacht:

1. dass beide Seitenlichter des entgegenkommenden Dampfschiffes in Sicht sind,
2. dass sie voraus, d. h. genau oder annäherungsweise in der eigenen Kiellinie in Sicht sind,
3. dass beide Seitenlichter des eigenen Dampfschiffes dem Führer des entgegenkommenden Dampfers in Sicht sind,
4. dass sie voraus, d. h. genau oder annäherungsweise in der fremden Kiellinie, in Sicht sind.

Ist eine dieser Bedingungen nicht erfüllt, so greift diese Regel nicht Platz. Ob die beiden fremden Seitenlichter voraus in Sicht sind, ist unschwer festzustellen. Aber, von seltenen Fällen abgesehen, wird ein Schiffer nicht leicht darüber Gewissheit haben, dass beide Seitenlichter des eigenen Schiffes dem Führer des Gegendampfers in dessen Kiellinie (gerade oder ungefähr) in Sicht sich befinden.

Eine ungefähre Schätzung wird ihm durch die Kenntniss der Länge des Schattens (dunklen Winkels) zwischen den Seitenlichtern vor dem Buge des eigenen Schiffes ermöglicht. Aber es ist ein missliches Ding, dieser Schätzung, die durch das Gieren des eigenen Schiffes noch unsicherer wird, anstandslos zu trauen.

Daher wird es gerathen sein, sobald nur der geringste Zweifel besteht, sich von der Annahme leiten zu lassen, dass nicht die Regel der entgegengesetzten, sondern der sich kreuzenden oder aber der parallelen Kurse in Wirksamkeit treten müsse.

Die Opportunität dieser Auffassung wird einleuchtender, sobald man bedenkt, dass, wenn Dampfschiffe auf parallelen oder nur wenig divergirenden Kursen einander entgegen fahren, in Folge unsichtigen Wetters die Führer beider Schiffe des Gegners erst in solcher Nähe ansichtig werden, in welcher von dem einen Dampfer beide Seitenlichter, von dem anderen nur ein Seitenlicht sichtbar ist. Dieser Fall kommt vor, wenn die Entfernung, in welcher die Seitenlichter vor dem Buge überschiessen, nicht bei beiden Schiffen die gleiche ist.

(Siehe Fig. 134 im Anhang.)

In denjenigen Staaten, in welchen die Länge der Lichtschirme und der von denselben eingeschlossenen Winkel gesetzlich fixirt sind, muss der Abstand, in welchem die Seitenlichter vor dem Buge überschiessen (sofern dieses eine Folge der Gesetzesbestimmung ist), ein ebenso verschiedener sein wie derjenige der Schiffsseiten von einander, da die Lichter schiffsbreit von einander entfernt sind.

(Siehe Fig. 135 im Anhang.)

Die Lichter von S schiessen in s über einander,
„ „ „ C „ „ c „ „

Die Annahme ist, dass beide Schiffe auf parallelen Kursen: C auf dem Kurse $O O^1$ und S auf dem Kurse $W W^1$ liegend einander erst in der Entfernung von W O ansichtig werden.

Die Lichtgrenze des rothen Lichtes von S ist r r^2,
„ „ „ grünen „ „ S „ g g^2.

Auf C sieht man also beide Seitenlichter von S neben dem weissen Licht.

Die Lichtgrenze des rothen Lichtes von C ist r r^1,
„ „ „ grünen „ „ C „ g g^1.

Auf S sieht man also nur das grüne Seitenlicht von C neben dem weissen Licht.

C ändert seinen Kurs nach Steuerbord laut art. 15, indem es die Bahn c^1 c^2 beschreibt.

S ändert seinen Kurs nach Backbord, um gleiches zu gleichem Lichte zu halten, indem es die Bahn s^1 s^2 beschreibt.

Der Erfolg ist eine Kollision bei K, da die Fahrgeschwindigkeit von C und S sich verhalten wie 2 zu 1.

„beinahe so“.

Das Gesetz giebt einen begriffsentwickelnden Rechtssatz für das „Beinahe so“. So lange derselbe fehlte, nämlich von 1863 bis 1868 in England und Frankreich resp. bis 1871 in Deutschland, dehnte man diesen Begriff bis zu 2, ja 3 Strichen an jedem Bug aus. Hierdurch war, da mehr als die Hälfte aller Kollisionen innerhalb dieses Winkels stattfinden, praktisch das alte sogenannte Backbordszwangsruder (Pinne backbords) konservirt.

Der Gesetzgeber sah die Härte, welche darin liegt, für zwei verschiedene Schiffslagen, nämlich in entgegengesetzter und in kreuzender Richtung, ganz verschiedene Regeln vorzuschreiben, ohne die Grenzen (den Anfang und das Ende) dieser Lagen gegeneinander abzustecken, ein und suchte diesem Uebelstande durch einen begriffsentwickelnden Rechtssatz abzuhelfen.

Aber diese Begriffsentwickelung hinkt.

Ein Schiffer kann sehr wohl wissen, was er sieht, ob er ein oder zwei Seitenlichter in Sicht hat. Aber er wird nur sehr selten wissen, oftmals vielleicht zu dem Wahrscheinlichkeitsschlusse gelangen, meistens im Unklaren darüber bleiben, dass und ob vom Gegner nur eines seiner eigenen Lichter oder beide gesichtet werden.

Das Gesetz gebietet eine Kursänderung nach Steuerbord aber nur in dem Falle beiderseitigen Einverständnisses über die Auffassung der Lage. Als Maassstab dieses Einverständnisses ist natürlich das Verständniss eines „ordentlichen Schiffers“ anzunehmen.

Zur Hebung der Zweifel bleibt daher nur das Mittel der Kurssignalisirung.

Der Fall des art. 15 ist daher der Hauptanwendungsfall des art. 19.

Auch das darf nicht ignorirt werden, dass Peilungstäuschungen innerhalb 2 Strichen voraus, also bis zu 1 Strich an jeder Seite, keineswegs ungewöhnlich sind. Diese Thatsache ist jedem ordentlichen Schiffer bekannt.

(Siehe Fig. 136 im Anhang.)

Der auf dem Schiffe X in a postirte Mann auf Ausguck peilt das Schiff Y, mag es den Kurs 1 oder 2 oder 3 anliegen, auf der Linie a c über Steuerbordbug. Der in b postirte Ausgucksmann peilt das Schiff Z, mag es den Kurs 1 oder 2

oder 3 anliegen, auf der Linie b d über Backbordbug. In Wahrheit befindet sich Y 1 Strich an Backbord und Z 1 Strich an Steuerbord voraus von X.

Es ergiebt sich hieraus die Nothwendigkeit, den Ausguck auf der Back entweder mit zwei Mann, einem an jedem Bord, zu versorgen oder den Aussang des Ausgucks durch Peilung über den anderen Bord zu kontroliren.

Daher halten sich auch auf grösseren Schiffen der Schiffsführer und der wachhabende Offizier an den entgegengesetzten Borden auf der Kommandobrücke auf und wechseln, wenn sie auf- und abgehen, ihren Standort gleichzeitig.

Nach Maassgabe des art. 3 und 6 dürfen die Seitenlichter „nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können“.

Artikel 15 setzt voraus, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind“.

Das ist natürlich nur möglich, wenn „beide Seitenlichter in der Kiellinie, z. B. auf dem Bugspriet, angebracht sind. Dieser Placirung steht der Wortlaut der art. 3 und 6 entgegen, wonach die Seitenlichter „an der Steuerbordseite“ und „an der Backbordseite“ geführt werden sollen.

Eine Vereinigung der art. 3, 6 und 15 ist nur möglich, wenn man die Vorschrift der art. 3 und 6 auf die Zweimeilenzone, das Minimum des vom Licht bestreuten Raumes, beschränkt und den art. 15 für das Mehr an erleuchtetem Raume normiren lässt. Der Sinn des Gesetzes wäre hiernach der folgende:

> bis zu 2 Seemeilen voraus dürfen die Seitenlichter nicht überschiessen, jenseits dieser Grenze dürfen sie es, und kurz vor dem Endpunkte ihrer Leuchtkraft müssen sie es.

Diese Erklärung, welche die einzig mögliche ist, wenn man nicht einen Widerspruch im Gesetze zu konstatiren sich genügen lassen will, ist zuerst von Colomb gegeben.

Das Anwendungsgebiet des art. 15 ist hiernach bei Nacht ein sehr geringes.

Und das ist nicht vom Uebel. Es ist gut, dass die Ausnahmen von dem Grundsatze, dass nur ein Schiff ausweichen, dass andere dagegen Kurs halten soll, in die engsten Grenzen geschlossen wird.

Das Bedenken: es könne der Fall eintreten, dass ein schmales Schiff sich im dunklen Raume zwischen den Seitenlichtern eines breiten Schiffes in gerade entgegengesetzter Richtung demselben nähere, ohne von demselben etwas zu sehen, ist Dampfschiffen gegenüber nicht von Gültigkeit, da deren weisses Toplicht sich in der Kiellinie befindet, und Segelschiffen gegenüber nicht von Belang, da Schiffe sich nicht auf mathematisch gezogenen Linien, sondern auf geschlängelten Bahnen bewegen und das geringste Gieren eine Verschiebung des Lichtfeldes zur Folge hat. Ueberdies würden in diesem zwar theoretisch denkbaren, aber als praktisch nicht zu supponirendem Falle von dem breiten Segelschiffe aus ein oder beide Seitenlichter des schmalen Segelschiffes gesichtet werden, so dass das breite Schiff, falls es der Kurshalter wäre — nur dann läge Gefahr vor —, seinerseits behufs Abwendung unmittelbarer Gefahr zum Abweichen vom Kurse nach art. 23 wie berechtigt so verpflichtet wäre. (Siehe Fig. 137 im Anhang.)

Vom Segelschiffe D aus erblickt man beide Seitenlichter des Segelschiffes A,
„ „ C „ „ „ ein Seitenlicht „ „ A,
„ „ B „ „ „ kein „ „ „ A.

Der Führer von D weiss beim Verschwinden beider Lichter, dass er in den dunklen Winkel vor A einläuft, der Führer von C wird dies wenigstens annehmen und ein wenig Backbord abhalten und gleiches zu gleichem Lichte bringen dürfen. Die Unmöglichkeit, dass auf B die Seitenlichter des Segelschiffes A sichtbar sind, wird für den Führer des Schiffes A dadurch erkennbar, dass beide Seitenlichter von B in Sicht kommen. Mit dieser Erkenntniss ist die Pflicht zum Abhalten oder Anluven gegeben.

Es bleibt sich gleich, ob der Wind dwars zum Kurse beider Schiffe weht, oder A am Winde, B mit raumem Winde segelt.

Die theoretische Möglichkeit dieses Falles für Segelschiffe erhellt daraus, dass für den Leuchtrayon der Segelschiffslichter laut art. 6 dieselben Vorschriften gelten wie für Dampfschiffsseitenlichter.

Wenn beide Seitenlichter niemals nach art. 3 d gleichzeitig scheinen, so ist art. 15 bei Nacht unwirksam gemacht, und es gilt dann art. 16.

art. 15 wurde 1860 von England entworfen. Später wurde auf Frankreichs Vorschlag art. 16 aufgenommen. Man liess aber art. 15 stehen, anstatt anzuordnen, dass vor grün nach Backbord, vor roth nach Steuerbord ausgewichen werden sollte (Regel der parallelen Kurse).

Die ausschliessliche sogenannte Backbordruder-Regel galt von 1854 bis 1863 in England. Dieselbe setzt das Einverständniss zweier Schiffsführer, die sich gegenseitig weder sehen noch hören, und von denen einer vielleicht nicht einmal den Schiffsrumpf des anderen sieht, über 2 Punkte voraus:

1. über die Kollisionsgefahr,
2. über die Lage beider Schiffe „Steven gegen Steven".

Es fehlt aber die Sicherheit, dass der Gegner mein Schiff so sieht, wie ich das seinige, und danach handelt.

Wenn in diesem Falle ein Schiff den Kurs ändert, das andere ihn hält, so geht Alles gut. Aus dem Gesichtspunkt der Gefahrsbeseitigung brauchen also nicht beide Schiffe nach derselben Richtung auszuweichen.

Es kommt auf See nur sehr selten vor, dass man roth und grün zugleich voraus in Sicht erhält. Es ist auch eine physikalische Unmöglichkeit, bei der verschiedenen Beschaffenheit der Atmosphäre beide Lichter gleichmässig vom Anfang der Lichtgrenze an zu sehen.

In Folge des Gierens der Schiffe sieht man, abgesehen vom weissen Lichte:

grün zu roth hinzutreten oder
roth zu grün hinzutreten, und
grün von roth abgehen oder
roth von grün abgehen.

Bei strenger Beobachtung des Gesetzes dürfen roth und grün für dasselbe Augenpaar innerhalb der Zweimeilenzone niemals gleichzeitig sichtbar sein.

Ganz allgemein sind jedoch, wie schon erwähnt, die Seitenlichter derart angebracht, dass sie beide vereint innerhalb der Zweimeilenzone gesehen werden können.

Der regelmässige Fall ist jedoch im Verkehr ein successives, nicht ein gleichzeitiges Auftauchen beider Seitenlichter in der Richtung beinahe recht voraus.

Es tritt nämlich entweder

a) roth zu grün vielleicht etwas an Steuerbord voraus in Sicht;

Das beweisst, dass das gesichtete Schiff über Steuerbord geht, und ist eine Warnung, selber nicht über Backbord zu gehen; allein das Gesetz verbietet diese Bewegung nicht, erlaubt sie vielmehr anscheinend nach Analogie des art. 15.

Geht dann grün von roth ab, so ist dies eine Bestätigung der Bewegung des gesichteten Dampfers über Steuerbord.

b) oder grün zu roth vielleicht etwas an Backbord voraus in Sicht.

Dies beweist, dass der gesichtete Dampfer über Backbord geht, und ist eine Warnung, selbst nicht über Steuerbord zu gehen. Das Gesetz aber befiehlt in art. 15 anscheinend, über Steuerbord zu gehen.

Der art. 15 darf, um nicht seinen Zweck zu verfehlen, nur bei gleichzeitigem Auftauchen beider Seitenlichter in der Kielrichtung in Kraft gesetzt werden, aber nicht bei successivem Erscheinen von roth und grün.

Das folgende Beispiel macht diesen Satz noch klarer.

Bekanntlich kann ein grünes Licht ein wenig an Steuerbord sehr wohl als an Backbord erscheinen und ein rothes Licht ein wenig an Backbord sehr wohl als an Steuerbord peilen. Im ersteren Falle pflegt der Schiffer, um nicht zu nahe zu passiren, etwas nach Backbord, im zweiten Falle etwas nach Steuerbord auszuweichen. Dann zeigt er aber im ersten Falle grün und roth überscheinend und verleitet dadurch den Gegendampfer, über Steuerbord zu gehen nach art. 15. Die Folge ist eine Kollision oder kann es wenigstens leicht sein.

Die Situation kann sich auch folgendermaassen gestalten, und zwar in der natürlichsten Weise:

X sieht etwas an Steuerbord grün, geht über Backbord, und stützt gleich darauf sein Ruder. Y geht inzwischen, da er beide Lichter von X beinahe recht voraus etwas an Steuerbord sichtet, etwas über Steuerbord und behält roth neben grün in Sicht.

Resultat: Kollision! Schneidet der Kurs von X den des Dampfers Y dicht vor dem Bug, so ist der supponirte Verlauf der Ereignisse gewisser als wahrscheinlich!

(Siehe Fig. 139 im Anhang.)

Z. B.: Y sieht nur das rothe Licht von X voraus,
X sieht nur das grüne Licht von Y voraus.

X will daher gleiches zu gleichem Lichte bringen, um recht vorsichtig zu sein, und giebt etwas Backbordruder (Pinne an Steuerbord). Hierdurch tritt sein grünes Licht, von Y aus gesehen, zum rothen hinzu.

Jetzt geht Y nach art. 15 über Steuerbord, und beide Schiffe kollidiren in c.

Nimmt man den Fall, dass Y beide Lichter von X sah, so ist der geschilderte Verlauf fast zweifellos.

X hat das Bestreben, die Gefahr des Zusammenklappens zu beseitigen, Y handelt als Steven-auf-Steven-Fahrer.

Das Prinzip des art. 15, welches bekanntlich im Jahre 1840 lange vor Einführung der Seitenlichter in England adoptirt wurde, ist mit dem Auftreten der

überscheinenden Positionslaternen nur dann vereinbar, wenn durch ein neues Gesetz — vorausgesetzt, dass das Ueberscheinen der Lichter konservirt werden soll — die Grenze dieses Ueberschiessens der Lichter auf höchstens 5 Grad normirt wird. Ein Mehr ist vom Ueberfluss.

Bei der Ungleichmässigkeit, in welcher heutzutage die Lichter verschiedener Schiffe vor dem Bug überschiessen, ist ein Sichten eines farbigen Lichtes oder zweier circa 1 bis 2 Striche an Steuer- oder Backbord stets eine zweifelhafte Position, aus der als einziges fast allzeit sicheres Auskunftsmittel nur das Stoppen oder besser noch Rückwärtsgehen der Maschine befreit, wenn nicht schon in sehr bedeutendem Abstande eine lebhafte Kursänderung vorgenommen wird, welche jeden Zweifel hebt.

Die in den Fig. 140 und 141 im Anhang dargestellten Situationen veranschaulichen deutlich die Gefahr des art. 15.

§ 55.

β) Die Bordregel.

Artikel 16.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

I. Ausländische Rechte.

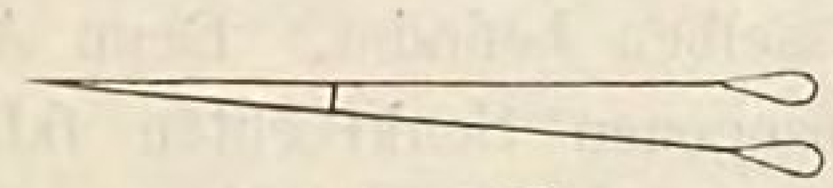
England: sich aus dem Wege halten.

II. Exegese.

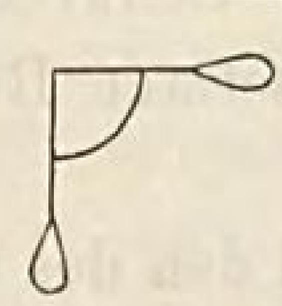
„so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht."

Der beim Zusammentreffen der Schiffskurse im Scheitelpunkte gebildete Winkel ist entweder

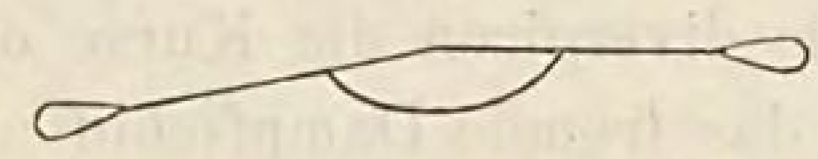
ein spitzer



oder ein rechter



oder ein stumpfer



Der spitze Winkel geht nahe bis an einen Winkel von 0°, gewöhnlich nur bis zu $1/_2$ Strich;

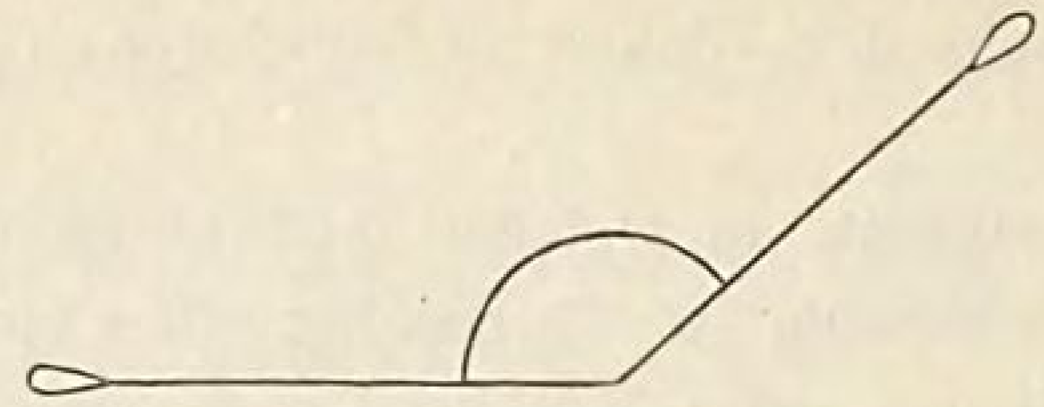
der stumpfe Winkel nahe bis an einem Winkel von 180°, gewöhnlich nur bis zu $15 1/_2$ Strich;

der rechte Winkel differirt nach der Anschauung des Seeverkehrs bis zu 1 Strich nach jeder Seite.

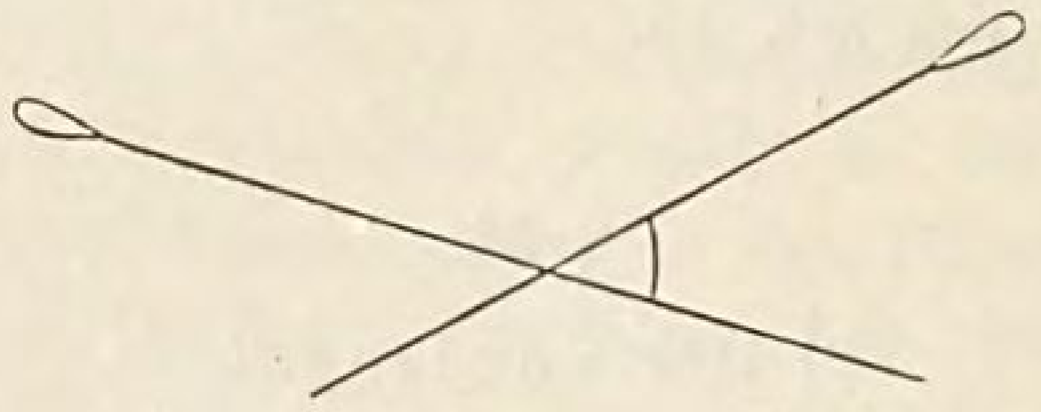
Es verlohnt sich, hier noch einmal darauf aufmerksam zu machen, dass der Kreuzungswinkel in dreifacher Weise bezeichnet zu werden pflegt.

Entweder — und das ist das Richtigere — man benennt die Grösse desselben nach dem Maasse der Differenz der beiden Schiffskurse von

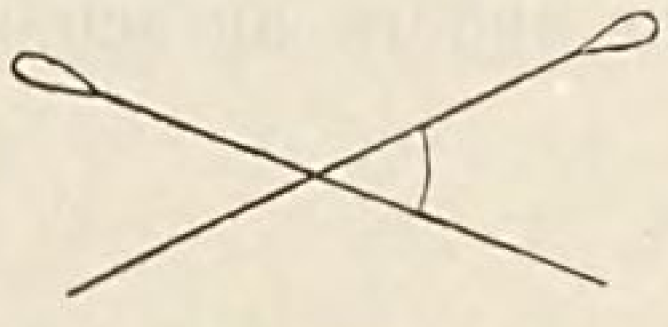
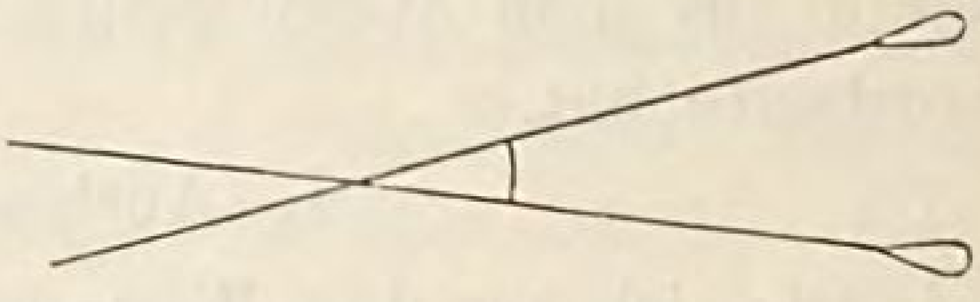
einander bis zum Schnittpunkte, also nach dem Hauptwinkel. So thun es die Franzosen.



Oder man benennt die Grösse desselben nach dem Maasse der Differenz der beiden Schiffskurse in der Verlängerung des einen hinter dem Schnittpunkte, also nach dem Nebenwinkel. So thun es die Engländer.



Oder man benennt bald den Haupt-, bald den Nebenwinkel, je nachdem dieser oder jener der kleinere ist. So thun es vielfach die Deutschen.

Dieses Bequemlichkeitsmotiv führt leicht zu Missverständnissen.

„an seiner Steuerbordseite hat."

Ein Schiff hat ein anderes an seiner Steuerbordseite, wenn

1. das fremde Schiff sich vorlicher als dwars vom Heckbalken resp. vom Spiegel desselben befindet. Denn Alle voraus von der auf das Heck des Schiffes gezogenen Senkrechten fahrenden Schiffe, welche sich nicht in gerade entgegengesetzter Richtung bewegen, sind streng wörtlich kurskreuzende Schiffe.
2. Der Kurs desselben den des eigenen Schiffes vor dem Vordersteven schneidet. Andernfalls divergiren die Kurse oder sind parallel.

Befindet sich das fremde Dampfschiff an Steuerbordseite achterlicher als dwars so ist es, falls es eine grössere Fahrgeschwindigkeit hat, auch dann ein überholendes Schiff, wenn sein Kurs unseren Kurs kreuzt, und falls es bei gleichem Kurs eine gleiche oder geringere Fahrgeschwindigkeit besitzt als wir, ein belangloser Faktor.

„Aus dem Wege gehen".

Das kann in dreifacher Weise geschehen:

durch Vorüberfahren vor dem Bug des Gegendampfers,
durch Herumgehen hinter dem Heck des Gegendampfers,
durch Vorbeilassen des Gegendampfers vor dem eigenen Bug.

Letzteres geschieht durch Verlangsamung des Maschinenganges, Stoppen der Maschine und event. Rückwärtsarbeiten derselben. Wo das Stoppen der Maschine

ausreichend ist, um die Schiffe klar von einander gehen zu lassen, da ist diesem Manöver stets der Vorzug zu geben.

Schliessen die Kurse beim Zusammentreffen im Treffpunkte einen spitzen Winkel ein, so ist Backbordruder (Pinne an Steuerbord) das richtige. Denn es legt den Kurs parallel mit dem des Gegendampfers, welchen man jetzt durch einfaches Stoppen der Maschine vorbeifahren lässt.

Kreuzen die Kurse sich unter einem rechten Winkel, so wird oft eine blosse Fahrtminderung jede Kollisionsgefahr beseitigen. Wo dies nicht hinreichend erscheint, wird regelmässig der Weg hinter dem Heck des Gegendampfers herum unter Steuerbordruder (Pinne an Backbord) mit Fug gewählt.

Das ist bei grosser Nähe für das Rechtsschraubendampfschiff bei rückwärtsarbeitender Maschine und hart an Backbord (Pinne an Steuerbord) gelegtem Ruder wohl das sicherste Manöver.

Das Linksschraubendampfschiff wird in grosser Nähe die Maschine rückwärts schlagen lassen und das Ruder hart an Steuerbord (Pinne an Backbord) legen, in parallele Lage zu dem anderen Dampfer zu gelangen suchen und denselben vorbeifahren lassen. Hier ist das Linksschraubendampfschiff in günstigerer Lage als der Dampfer mit Rechtsschraube. Denn es ist gefahrloser, die Schiffe in parallele Lage mit einander, als in parallele Lage gegen einander zu bringen. Im schlimmsten Falle ist bei ersterer Drehung des ausweichenden Schiffes die Kollision mit den kurshaltenden Schiffen wegen der geringeren lebendigen Gesammtkraft, da beide Schiffe mehr oder weniger in derselben Richtung laufen, leichter, während bei letzterer Drehung des Ausweichers die lebendige Kraft des Stosses eine erheblich grössere ist.

Treffen die Kurse unter einem stumpfen Winkel auf einander, so wird der Führer des „platzmachenden" Schiffes bei genügender Entfernung vom Gegner und grosser Nähe des Schneidepunktes der Kurse mit Vorliebe vor dem Buge des Gegendampfers unter Backbordruder (Pinne an Steuerbord) vorübergehen, um weniger Fahrt zu verlieren und bei Nacht jeden Lichterwechsel, der den Gegner irritiren könnte, zu vermeiden. Im Zweifel ist es am sichersten, unter Steuerbordruder (Pinne an Backbord) nach Steuerbord den Kurs zu ändern, ohne den des Gegendampfers zu schneiden, also in parallelen Kurs überzugehen. Doch sollte man dies dann nicht thun, wenn gerade hierdurch der Kurs des Gegners zweimal geschnitten wird, also bei grosser Nähe des Schneidepunktes beider Kurse. Denn dann irritirt man den Gegner, indem folgende Farben wechseln: grün, grün und roth, roth.

Bei Tage, wo man den Kurs des entgegenkommenden Schiffes meist auf $1/2$ Strich genau zu erkennen und auch die Entfernung und Fahrgeschwindigkeit annähernd zu schätzen vermag, ist es kein gewagtes Manöver, behufs Ausweichens den Bug des anderen Schiffes zu kreuzen. Bei Nacht aber, wo jene drei Elemente (Kurs, Entfernung und Geschwindigkeit) entweder gar nicht oder besten Falls doch nur ganz ungenau bekannt sind, wird es immer sicherer sein, so auszuweichen, dass man den Bug des anderen Schiffes nicht kreuzt.

Den Bug des zur Innehaltung seines Kurses verpflichteten Gegendampfers bei Dunkelheit zu kreuzen, ist unter Umständen, namentlich aber wenn beide Dampfer sich bereits auf einige Schiffslängen nahe sind, höchst bedenklich, und wer dies gefährliche Manöver ohne Noth ausführt, bleibt auch für die Folgen verantwortlich.

Die Kenntniss des Drehungsradius eines Schiffes ist werthlos, wenn man Kurs und Entfernung des anderen Schiffes nicht kennt.

Unter solchen Umständen giebt es nur ein sicheres Mittel, eine Kollision zu vermeiden oder erheblich abzuschwächen, und dies besteht in sofortigem Stoppen und Rückwärtsgehen.

Die Regel des art. 16 ist französischen Ursprungs.

Sie ist eine äusserst glückliche Lösung des Problems, welchem von zwei ihre Kurse gegenseitig kreuzenden Dampfschiffen die Last des Ausweichens aufzuerlegen sei.

Sie ist eine Analogie der für Segelschiffe geltenden Regeln, dass der Backbordhalser beim Winde dem Steuerbordhalser beim Winde und dass der Raumwinder mit halbem resp. Backstagswinde von Backbord dem Raumwinder mit halbem resp. Backstagswinde von Steuerbord aus dem Wege gehen muss. Sie adoptirt den Grundsatz, dass bei Gleichheit der Verhältnisse in der thatsächlichen Mehrheit der Fälle nach rechts ausgebogen wird. Und sie berücksichtigt die Thatsache, dass ganz allgemein das rothe Licht besser sichtbar ist als das grüne. Denn der Ausweicher darf nicht später oder schlechter sehen können als der Kurshalter.

Die Regel entspricht auch dem internationalen Höflichkeitszeremoniell. Rechts ist die Ehrenseite. Dem rechts gesichteten Dampfer gebührt das sogenannte Strassenrecht.

Die Figuren 142 bis 149 im Anhang stellen eine Anzahl verschiedenartiger Fälle von Kurskreuzung dar.

§ 56.

γ) Dampfer und Segler.

Artikel 17.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

England: sich aus dem Wege halten.
Russland: Richtungen sich nähern.

II. Exegese.

„Aus dem Wege gehen“.

Das „Aus dem Wege gehen“ kann durch
Aenderung des Kurses nach Backbord oder
„ „ „ „ Steuerbord
bei unveränderter Fahrt,
ferner ohne Kursänderung durch
einfache Minderung der Fahrgeschwindigkeit,
Stoppen der Dampfschiffsmaschine,
Rückwärtsarbeiten der Dampfschiffsmaschine,
endlich durch kombinirten Fahrt- und Kurswechsel
bewerkstelligt werden.

Der Ausdruck „Aus dem Wege gehen“ ist allerdings insofern nicht glücklich gewählt, als sich hiermit die Vorstellung einer Kursänderung verknüpft, um den Zustand des „Imwegeseins“ zu beseitigen.

Eigentlich im Wege sind sich aber nur in gerade entgegengesetzter und in eben derselben Richtung auf der gleichen Kursbahn fahrende Schiffe, letzteren Falles natürlich nur, wenn der Hintermann der schnellere ist. Dagegen Schiffe, deren Kurse sich kreuzen, sind sich noch nicht im Wege, sind aber in der Lage, einander in den Weg kommen zu können oder zu müssen. Sie brauchen sich nicht aus dem Wege zu gehen, sondern nur nicht in den Weg zu kommen.

Daher ist die englische Ausdrucksweise „sich aus dem Wege halten“ eine weit korrektere als die Deutsche.

Das „Sich aus dem Wege halten“ ist entweder

ein „Aus dem Wege gehen“, „nicht im Wege bleiben“

oder

ein „Aus dem Wege bleiben“, „nicht im Wege sein“.

Viel einfacher wäre es, zu sagen: „Platz machen“.

Denn „Platz“ kann man sowohl durch Kursänderung wie durch Fahrtwechsel machen.

Diese Vorschrift enthält in zwei im regelmässigen Seeverkehre täglich vorkommenden Fällen eine grosse Härte.

1. Ein Schleppzug ist weniger manöverirfähig — wenigstens in den allermeisten Fällen — als ein Segelschiff, namentlich in engen Fahrwassern.

 Trotzdem muss das schleppende Dampfschiff dem seinen Kurs kreuzenden oder gerade entgegenkommenden Segelschiffe ausweichen.

2. Ein grosses, langes Dampfschiff ist in engen Fahrwassern regelmässig schwerer und langsamer zu steuern als ein Segelschiff, namentlich ein kleines Segelschiff.

 Trotzdem muss der Dampfer dem Segler ausweichen.

§ 57.

δ) Die Stopp- und Fahrtwechsel-Regel.

Artikel 18.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

I. Ausländische Rechte.

England: soll, wenn nöthig, seine Fahrt mindern oder stoppen und rückwärts gehen (so schon die Verordnung vom 14. August 1879).

Belgien und Frankreich: soll seine Fahrt mindern oder stoppen oder gar rückwärts gehen, wenn dies nöthig ist.

Chili: seine Fahrt mindern und, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

II. Exegese.

Dieses ist die wichtigste aller Dampferfahrregeln.

Der Eintritt der Wirksamkeit der Ruderregeln (art. 15 bis 17) ist gegeben, sobald die Konvergenz eines fremden Schiffskurses mit dem eigenen konstatirt ist, mag die Entfernung der Schiffe von einander auch noch so gross sein.

Die Anwendung der sogenannten Maschinenregel ergiebt sich, soviel die Fahrtminderung anlangt, in demselben Zeitpunkte, und was das Stoppen der Fahrt durch Reversiren der Maschine betrifft, dann, wenn die Ausführung des Ruderkommandos bei unveränderter Vorwärtsfahrt, den Zusammenstoss zu verhindern, nicht hinreicht.

Die Vorschrift der Fahrtminderung lautet absolut, d. h. ganz allgemein. Ein Zusammenstoss kann überhaupt nur durch Annäherung zweier Schiffe an einander entstehen, d. h. dann, wenn ihre Kurse konvergiren oder in einer die Wirkung des Sogg nicht ausschliessenden Nähe parallel an einander vorbeiführen. Divergirende Kurse bewirken keine Annäherung, sondern eine Entfernung.

Die Vorschrift des Stoppens und Rückwärtsgehens beschränkt sich auf den Fall des aktuellen Bedürfnisses.

„seine Fahrt“.

Die herrschende Auffassung ist, dass die Worte und der Wille des Gesetzes den Gang der Maschine normiren. Die Meinung soll sein:

Bei gefahrdrohender Annäherung soll jeder Schiffsführer entweder seine Maschine langsamer gehen lassen, als sie bisher ging, also auf halbe Kraft setzen, langsam, ganz langsam gehen lassen, d. h. in der Vorwärtsbewegung beharren, nur mit geminderter Fahrgeschwindigkeit,

oder stoppen, d. h. den Gang der Maschine überhaupt sistiren, also das Schiff mit der Fahrt, welche es gerade hat, auslaufen lassen,

oder endlich die Maschine reversiren, d. h. durch Rückwärtsschlagen der Maschine die Vorwärtsfahrt des Schiffes zuerst mindern, dann die Fahrt überhaupt einstellen, also das Schiff zum Stillstand bringen, und endlich die ursprüngliche Fahrt voraus eventuell in eine solche achteraus verwandeln.

Dieser Ansicht stehen Wort und Wille des Gesetzes entgegen:

das Wort,

weil das Gesetz besagt, dass das Schiff seine Fahrt mindern, stoppen, d. h. seine Fahrt aufheben, und rückwärtsgehen, d. h. seine Fahrt über Steuer nehmen, soll, also den zu erzielenden Effekt, nicht das zu wählende Mittel, die Veränderung der Gangart der Maschine, namhaft macht — die Maschine ist nicht das einzige Mittel zur Herbeiführung des genannten Erfolges, dazu können auch Segelstellung und Anker verwendet werden —

der Wille,

weil durch die Veränderung der Gangart der Maschine die Wirkung der Fahrtminderung, Fahrtsistirung, Fahrtumkehrung erst herbeigeführt wird, nachdem ein mehr oder weniger erhebliches Moment an Zeit und Raum verloren gegangen ist und dieser Verlust den Zweck der gemachten Maschinenmanöver illusorisch machen kann und — die Praxis hat das gezeigt — in der That nur zu oft vereitelt.

Deshalb soll bei gefahrbringender Annäherung die Fahrt des Schiffes gemindert, gehemmt, umgekehrt werden, und nicht bloss der Maschinengang. Zum

Zwecke des Fahrtminderns wird man in der Regel die Maschine schon stoppen, zum Zweck des Fahrtstoppens die Maschine gleich rückwärts gehen lassen müssen.

Das Uebersteuergehen des ausweichepflichtigen Dampfschiffes vernothwendigt sich allerdings selten, ist aber bisweilen unerlässlich.

Z. B. Ein den Kurs des bereits ausser Fahrt gesetzten Dampfers kreuzendes Schiff hat zu starke Abtrift, um den Dampfer zu klaren, so dass letzterer über den Achtersteven zu sacken gezwungen ist.

Ein den Kurs eines Segelschiffes kreuzender Dampfer ist durch Stoppen, d. h. Fahrtsistirung, demselben ausgewichen und kann von einem zweiten, in kurzem Abstand hinter dem ersten laufenden Segler, dessen Kurs zwischen dem Kielwasser des ersten und einer nahe vor dem Vordersteven des Dampfers vorübergehenden Linie liegt, nur durch Rückwärtsfahren frei gehen, da zum Vorüberlaufen vor dem Buge die Zeit zu knapp ist.

„**Jedes** Dampfschiff".

Der Wortlaut trifft sowohl das zum Kurshalten, wie das zum Ausweichen verpflichtete Dampfschiff.

Dass der Kurshalter, wo dies zur Verhütung einer Kollision nothwendig erscheint, stoppen und rückwärtsgehen muss, ist eine sehr verständige Anordnung. Denn er vergrössert dadurch den dem Ausweicher zur Ausführung seiner Manöver zur Verfügung stehenden Seeraum. Und wo die Kollision unvermeidlich, da mindert er jedenfalls die Wucht des Anpralls.

Dagegen ist es zwar der Wortlaut, aber nicht der Sinn des Gesetzes, dass der Kurshalter bei jeder gefahrdrohenden Annäherung des Gegendampfers die Fahrt zu mindern die Pflicht habe.

Denn da der Zweck des Gesetzes: die Verhütung von Kollisionen ist, die Wirkung der Fahrtminderung des Kurshalters in vielen Fällen aber gerade die Herbeiführung von Kollisionen ist, so kann der (scheinbar) klare Wortlaut des Gesetzes nicht der wahre Wille des Gesetzes sein. Z. B. die Kurse zweier Dampfer treffen sich im rechten oder stumpfen Winkel von vorne. Der Kurshalter ist dem Schnittpunkte der Kurse näher als das zum Ausweichen verpflichtete Dampfschiff, welches über Steuerbord geht, um hinter dem Heck des Kurshalters zu passiren. Hier würde eine Fahrtminderung des kurshaltenden Dampfers die Kollisionsgefahr perpetuiren resp. realisiren, dagegen die beibehaltene Fahrgeschwindigkeit den strassenberechtigten Dampfer schnell aus der gefährlichen Situation entfernen.

Den Worten: „jedes Dampfschiff muss seine Fahrt mindern u. s. w." ist daher, falls sich 2 Dampfer gegenüberstehen, folgender Sinn beizumessen:

> Nach art. 16 geht derjenige Dampfer aus dem Wege, welcher den anderen an seiner Steuerbordseite hat.
>
> Der andere Dampfer behält nach art. 22 seinen Kurs bei und regelmässig auch die Fahrt.
>
> Beide mindern ihre Fahrt, wenn sie sich in gefahrdrohender Weise einander nähern, oder stoppen die Fahrt oder gehen über den Achtersteven.
>
> Und zwar ruht die Pflicht der Initiative auf dem weichepflichtigen Dampfer, für welchen das Stoppen u. s. w. ein Ausdemwegegehen ohne Kursänderung sein kann, also an sich schon ein eventuell ausreichendes

Mittel der Vermeidung der Kursänderung und des Kreuzens der Kurse. Das Stoppen kann ein Ausweichen durch Vorbeilassen des Gegendampfers sein und bildet dann den Gegensatz zum Vorübergehen vor dem Buge desselben. Dem Kurshalter liegt die Pflicht der Unterstützung dieses Manövers ob. Er hat also dem Ausweicher in zweiter Linie zu sekundiren. Und das soll da, wo das pure Kurshalten unter behaltener Fahrt nicht zweifellos genügt oder erforderlich ist, durch Fahrtmindern u. s. w. bewirkt werden.

Der zum Ausweichen verpflichtete Dampfer hat sich also so einzurichten, dass sein Kurs ihn vom Gegendampfer frei führt, auch wenn letzterer seine Fahrt mindert, wenn er nur seinen Kurs hält.

Der Weichepflichtige hat also die Gefahr zu meiden, dass durch Fahrtminderung des kurshaltenden Dampfers der gegisste Schneidepunkt beider Kurse zu seinem Nachtheile verrückt wird.

Nähern sich 2 Dampfer daher auf rechtwinklig sich kreuzenden oder im spitzen Winkel sich schneidenden (im stumpfen sich treffenden) Kursen, so wird es in der Regel für den Weichepflichtigen das Sicherste sein, zu stoppen u. s. w., um den Gegendampfer vorbeizulassen, und diese Art des Ausweichens zeitig zu signalisiren.

„einem anderen Schiffe“.

Das andere Schiff kann ein Dampfer oder ein Segler, in Fahrt oder vor Anker sein oder beigedreht liegen, Vorausfahrt oder Deising haben oder seitwärts abtreiben — keiner dieser Umstände an sich alterirt die Stoppregel.

„in solcher Weise nähert“.

Ein Schiff, welches ein anderes überholt, nähert sich demselben und steht unter der Regel des art. 18.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, nähert sich auch seinerseits demselben, falls der von beiden Kursen eingeschlossene Winkel grösser als 0 Grad ist, und fällt dann dem Wortlaute, aber nicht dem Sinne nach unter art. 18. Denn seine Annäherung ist derartig, dass sie durch Stoppen u. s. w. erhöht werden würde. Der Zweck des Fahrtminderns u. s. w. aber ist, die Annäherung zeitlich zu mindern. Es nähert nicht sich dem anderen Schiffe, sondern nur dieses nähert sich ihm, wenn das auflaufende Schiff im Kielwasser des Vormannes sich bewegt. Der Vorfahrer wird in diesem Falle von der Vorschrift des art. 18 nicht getroffen.

Läuft also der Ueberholer dem Vormanne schräg von hinten auf oder dampft der Hintermann im Kielwasser des Vorfahrers, so gilt die sogenannte Stoppregel nur für ihn. Sie gilt für ihn nicht mehr, sobald er auf divergirendem Kurse überholt. Sonst könnte er überhaupt niemals überholen. Hat der Hintermann den Vordermann überholt, so darf er in gehörigem Abstande voraus den Bug des ehemaligen Vormannes kreuzen und vor demselben vorüberfahren. Auf dem jetzigen Hintermann ruht nun die Pflicht zum Stoppen u. s. w., während der jetzige Vorfahrer, weil dem Schneidepunkte der beiderseitigen Kurse näher, unter Volldampf schnell die Gefahrszone überschreiten muss.

Im Allgemeinen lässt sich für den Fall des Nebelwetters u. s. w. wohl nur sagen, dass nicht nur derjenige sich in gefahrvoller Weise nähert, welcher die Gefahr sieht — dann liegt objektive und subjektive Gefahr vor —, sondern auch derjenige, welcher den Kurs des Gegendampfers nicht zu erkennen vermag — dann liegt mindestens eine subjektive Gefahr vor.

Deshalb ist es ein Kapitalfehler, beim Erblicken eines blossen Lichtscheines in geringer Entfernung ohne bestimmtes Erkennen der Lichtquelle, das Ruder derart zu legen, dass man sein Schiff vom Lichtscheine abdreht. Dieses Manöver, zu dem Zwecke, den Kurs des eigenen Schiffes mit dem des fremden parallel zu legen, unternommen, ist allemal bedenklich, da nur allzu häufig das eigene Schiff hierbei quer vor den Bug des Gegendampfers oder des Seglers geworfen und angerannt wird. Sobald ein in der Nähe auftauchendes Licht nicht deutlich zu erkennen ist, muss gestoppt u. s. w. werden. Das ist der einzige Erfolg versprechende Ausweg.

Das Fahrtmindern, Stoppen und Rückwärtsgehen ist — wie gesagt — nicht nur unter gegebenen Voraussetzungen ein Hilfsmittel in der wirkungsvollsten Ausführung eines Rudermanövers, sondern auch ein selbstständiges Manöver, um einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen bezw. zu bleiben.

Es ist ein Mittel, eine Drehung des Schiffes im kleinsten Kreise unter Hartruder zu befördern. Es ist ein Mittel, die Verkürzung des Drehraumes und der Ueberlegungsfrist in zweifelhaften Fällen, welche ja mit unveränderter Fahrgeschwindigkeit verknüpft ist, abzuschwächen.

Es ist ferner ein Mittel, ohne Aenderung der Ruderlage den Gegner vorbei- oder vorüberlaufen zu lassen.

Ueberdies bleibt die Befolgung des art. 18 das letzte Hülfsmittel, die Wucht eines nicht mehr vermeidlichen Zusammenstosses zu mildern.

Die Fahrtminderung bezw. das Stoppen ist endlich das geeignetste Mittel, bei Annäherung an kleine, ungedeckte, tiefbeladene Fahrzeuge ein Vollschlagen derselben durch den vom Dampfer verursachten Wellenschlag und ein folgeweises Sinken zu vermeiden.

Der art. 18 trifft durch die Anordnung der ausschliesslichen Aenderung der Fahrt durch die des Maschinenganges ohne Aenderung der Ruderlage hauptsächlich die Zeit der Ueberlegung vor der Wahlentscheidung für eine Ruderlage.

Der Schiffsführer, welcher den Kurs des Gegners noch nicht ausmachen kann und daher denselben fortgesetzt beobachtet und namentlich wiederholte Peilungen nimmt, soll dies mit geminderter Fahrt unter gestoppter Maschine thun.

Die herrschende Auffassung legt den art. 18 fälschlich dahin aus, dass der Eintritt seiner Wirksamkeit erst erfolge, nachdem es versäumt worden sei, durch angemessene Ruderlage die gefährliche in eine ungefährliche Situation zu verwandeln, so dass ohne Fahrtminderung kein zum Drehen erforderlicher Spielraum zur Verfügung stehen würde.

Das Gesetz enthält keine Anordnung darüber, ob und in welcher Reihenfolge Ruder- und Maschinenkommando auf einem Dampfschiffe zu einander stehen sollen.

Daraus ergiebt sich, dass das Gesetz die Gleichzeitigkeit resp. wirksamste Kombination beider gewollt hat.

Fahrtminderung und Stillstand der Maschine sind also gleichzeitig mit dem Ruderkommando zu befehlen.

Das Reversiren der Maschine ist etwas früher als das Umlegen des Ruders anzuordnen, da, nachdem die Schraube einige Umdrehungen rückwärts gemacht hat, ein Moment eintritt, wo das Ruder mit der grössten Leichtigkeit sich den anderen Weg legen lässt.

Das stärkste Drehungsmoment, d. h. eine Drehung im kleinsten Kreise, erzielt ein Dampfer mit Rechtsschraube durch Umstellen der Maschine auf volle Kraft rückwärts und Umlegen des Ruders hart an Backbord (Pinne an Steuerbord). Der Bug wird stark nach Steuerbord gedreht werden. Auf diese Weise hat ein Dampfer mit Rechtsschraube selbst auf beschränktem Raume noch Chancen, dem art. 15 und oft dem art. 16 erfolgreich nachzukommen.

Ein Dampfer mit Linksschraube wird durch gleiches Maschinenkommando und Hartansteuerbordlegen (Pinne an Backbord) des Ruders zu einem starken Abfallen nach Backbord gebracht werden können.

Aber — und das ist wohl zu merken — diese Kombination der Schrauben- und Ruderkraft äussert den gewollten Effekt immer nur nach einer Seite, nämlich nach der Seite des Schraubenganges.

Daher ist ein Linksschraubendampfer bei kurzer Distanz angesichts des art. 15 stets und des art. 16 oft in einer sehr misslichen Lage. Es wird in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle dem Führer eines Linksschraubendampfers eine Annäherung, welche dem Führer eines Rechtsschraubendampfers noch erlaubt ist, zur Schuld zugerechnet werden müssen.

Treffen die Kurse zweier Dampfer im spitzen Winkel auf einander, so ist der Linksschraubendampfer, der von dem fremden Dampfer an Steuerbord wegsteuern will, in der günstigeren Lage. Treffen die Kurse in stumpfem Winkel auf einander, so ist der Rechtsschraubendampfer, welcher unter dem Heck des fremden Dampfers an Steuerbord vorbeigehen will, der günstiger gestellte.

Schiffe mit Dampfruder können, anstatt erst nach dem Rückwärtsschlagen der Schraube das Ruder zu legen, die beabsichtigte Drehung durch kurzes Ruderlegen vor dem Rückwärtsschlagen der Schraube sicherstellen.

(Siehe Fig. 150 bis 153 im Anhang.)

Die graphische Darstellung besagt:

1. Schiff (und Maschine) befindet sich in voller Fahrt voraus;
2. Maschine wird auf volle Kraft rückwärts umgesteuert.

Moment a: Das Ruder wird nach dem Rückwärtsanschlagen der Maschine hart an Bord gelegt.
Moment b: Das Schiff steht.
Weg b—c: Das Schiff geht bei wenig Wind resp. Windstille und ruhiger See unter Volldampf rückwärts.

Will man einem Schraubendampfer so schnell als möglich zum Wegdrehen vom angelegenen Kurse bringen, so ist es am Vortheilhaftesten, die Maschine zu stoppen und umzukehren, Hartruder zu geben und dann die Maschine wieder mit voller Kraft vorwärts gehen zu lassen.

Denn bei voller Fahrt vorwärts ist es auf grösseren Schiffen fast unmöglich, bei Handruderbetrieb das Ruder sofort und mit einem Male hart überzulegen. Wohl aber lässt sich dies bei mässiger Fahrt und leicht unter Zuhilfenahme des Propellerstromes bei rückwärtsschlagender Schraube bewerkstelligen. Ganz besonders trifft

dies bei Schrauben nach Hirsch's System zu. Denn dieselben wirken, mit ihren Flügeln weitausgreifend, ausgezeichnet beim Vorwärtsgange, backen aber sehr schlecht.

Durchschnittlich kann ein in voller Vorausfahrt befindlicher grosser Handels-Schraubendampfer nicht früher durch Umkehren der Schraube aufgehalten werden, als bis er 5- bis 8mal seine eigene Länge durchmessen hat, während der Radius seines Drehkreises durchgehends mindestens 4 bis 6 Schiffslängen beträgt.

Ein 4000-Tonnen-Dampfer von 100 Meter Länge und mehr bedarf also ungefähr $1/3$ bis $1/2$ Seemeile, um aus voller Fahrt zum Stillstande zu kommen.

In der Regel aber soll der Schiffer bei drohender Kollision auf die raschere Drehung unter Volldampf verzichten und langsam fahren, stoppen und rückwärts gehen.

Der Schiffer steht unter dem gesetzlichen Drucke zum Zwecke der Mässigung der Fahrt bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall —

und dem moralischen, richtiger unmoralischen, ungesetzlichen Drucke des Rheders zum Zwecke des Schnellfahrens bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall.

Der Rheder hat kein Interesse an der Erfüllung des Willens des Gesetzes, wenn er voll- oder gar überversichert ist.

Der Rheder wird vom Publikum getrieben, weniger von den Reisenden, als von den Abladern, den Versendern und den Destinatären. Seit die Börse Fixgeschäfte über schwimmendes Gut schliesst, fehlt dem Lieferanten der beste Theil des Interesses am Gute nach Ablauf der Lieferungsfrist; und vielfach ist ein Seeunfall nach Maassgabe der Höhe der Versicherungssumme jetzt ein Gewinn.

Sehr mit Unrecht wird seitens der Rheder vielfach zur Entschuldigung für das unsinnige Jagen der Schiffe durch Nacht und Nebel die bekannte Postvertragsklausel angeführt, laut welcher die verspätete Ablieferung der Postsendungen mit Konventionalstrafen geahndet wird. Diese Klausel ist nothwendig, weil in Ermangelung derselben den Rheder durch langsames Fahren zum Zweck der Kohlenersparniss bei schönem Wetter und durch Anlaufen von Zwischenhäfen, um Frachten zur Kompletirung der Ladung zu suchen, unendlich viel Zeit vertrödeln könnte, und zwar ohne Nachtheil für den eigenen Geldbeutel, da die Postsubvention ihn schadlos hält.

Eine Geltendmachung dieser Postklausel bei Verspätung der Ankunft in Folge Nebelwetters ist Angesichts der Strafbarkeit der vollen Fahrgeschwindigkeit im Nebel gerichtlich undurchführbar.

Ein Schleppzug, d. h. hier ein Schleppdampfer mit Anhang, verlangsamt seine Fahrt am wirksamsten durch Loswerfen der Bugsirtrosse. Ein Rückwärtsgehen ist dem Schlepper wegen der Gefahr der Kollision mit dem getauten Schiffe in der Regel nicht möglich.

Setzt man die Stoppregel (art. 18) mit der Nebelregel (art. 13) in Verbindung, so zeigt sich, dass es ein unrichtiges Verständniss des Strassenrechtes ist, zu meinen, es sei gestattet, die Fahrt des Schiffes so lange unverändert beizubehalten, bis man eine Gefahr sieht. Vielmehr ist es klar, das der Zwang, die Fahrt zu mindern und nöthigenfalls zu stoppen oder rückwärts zu gehen, eintritt, sobald durch die Annäherung an ein anderes Schiff die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht. Diese Gefahr, d. h. die Möglichkeit eines Unfalles, liegt stets vor, wenn man durch das Ohr über die Nähe und nicht auch durch das Auge über die Nähe und Richtung

eines anderen Schiffes vergewissert ist. Ein Schiffer darf seine Fahrt nur dann beibehalten, wenn er sicher ist, dass hiermit keine Gefahr verbunden ist. Das Bewusstsein der Gefahr aber muss er bei ausschliesslicher Wahrnehmung der Nähe eines anderen Schiffes durch das Ohr haben und hat er auch thatsächlich, und zeigt dies regelmässig im praktischen Leben dadurch, dass er fälschlicher Weise seinen Kurs signalisirt und ändert.

Eine derartige Beschränkung der Sichtigkeit der Atmosphäre, dass die Stärke des Nebels das Erkennen eines hellbrennenden Signallichtes erst auf 300 bis 400 Meter Entfernung gestattet, rechtfertigt nicht eine Fahrgeschwindigkeit eines 2000-tons-Schiffes A von 100 Meter Länge und 12 Meter Breite von 6 Knoten, oder eines 850-tons-Schiffes B von 74 Meter Länge und $9^1/_2$ Meter Breite von 4 Knoten.

Denn es ist eine offenbare Unmöglichkeit, dass A auf 180 Meter oder B auf 150 Meter zum Stillstande kommt.

Das Gesetz erlaubt keineswegs das Fahren in jedem Nebel — so wird vielfach art. 13 aufgefasst —, denn art. 24 verlangt jede Vorsichtsmaassregel, welche durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird. Die Fahrgeschwindigkeit eines Schiffes im Nebel muss hiernach der Dichtigkeit des Nebels entsprechen.

Sie entspricht derselben aber nur dann, wenn das Dampfschiff jederzeit so langsam fährt, dass es beim Sichten eines anderen Schiffes im Stande ist, auf die halbe Distanz von demselben ausser Fahrt gesetzt zu werden, da nur in diesem Falle die Möglichkeit der erfolgreichen Befolgung des art. 18 gesichert ist. Es muss also ein Dampfschiff, wenn es im Nebel fahren will, ein doppelt so weites Sehfeld vor sich haben, als es Raum braucht, um durch Rückwärtsarbeiten der Maschine mit voller Kraft zum Stillstand gebracht zu werden.

Es hat daher jedes Dampfschiff die Chance zu laufen, im Nebel seine Steuerkraft durch Fahrtminderung einzubüssen und kann dies um so unbedenklicher thun, als es die Verhütung einer Kollision durch Hemmung der Fahrt vermittelst Rückwärtsgehen der Maschine zu bewerkstelligen im Stande ist. Indem es in dieser Form seiner Verpflichtung, Segelschiffen aus dem Wege zu gehen (art. 17), genügt, schafft es denselben durch Signalisirung des Kurses (art. 19) zugleich die Gelegenheit, nach Maassgabe des art. 23 zur Abwendung eventueller unmittelbarer Gefahr zweckdienliche Maassnahmen zu ergreifen.

Daher gebietet es die Vorsicht, vorkommenden Falls die Fahrt einzustellen, so lange die Dichtigkeit des Nebels nicht nachlässt, beizudrehen resp. zu treiben oder eventuell auf Revieren vor Anker zu gehen und abzuwarten, bis der Nebel sich so weit lichtet, dass die Reise ohne Gefahr für das eigene und für fremde Schiffe fortgesetzt werden kann.

Die vielfach getheilte Anschauung, dass bei der Gefahr eines Zusammenstosses durch Annäherung von Dampfschiffen an einander oder an Segelschiffen diese Gefahr zunächst (art. 18, 15, 17, 16) durch Kursänderung und nur, wo diese als erfolglos sich erweist, durch Fahrtminderung beziehungsweise -Sistirung zu beseitigen sei, steht nicht im Einklang mit dem Willen des Gesetzes. Denn sie führt regelmässig zu einer Verspätung der Befolgung des art. 18, also zu einer Nichtbefolgung, einer Verletzung desselben. Denn das Gesetz will bei strikter Befolgung die Wirkung der Verhütung von Kollisionen. Demnach greift art. 18 überall da Platz, wo eine Kursänderung nicht so frühzeitig vorgenommen und erkennbar gemacht

werden kann, dass jeder Zweifel an dem Erfolg derselben nach dem ordnungsmässigen Verlauf der Dinge ausgeschlossen ist.

Jedes im unsichtigen Wetter in mehr oder minder grosser Nähe gehörte, von einem Schiffe ausgehende Schallsignal zeigt eine Gefahr an: die Gefahr der Annäherung an ein anderes Schiff. Da die Gewissheit fehlt, dass diese Annäherung nicht zu einem Zusammenstoss führen könne, so soll zur Beseitigung der durch das Ohr wahrgenommenen Gefahr laut art. 18 die Fahrt gemindert oder gestoppt oder rückwärts gegangen werden. Die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers erheischt, bei besonders dickem Wetter sogleich zu stoppen oder, je nach der Manöverirfähigkeit (Stopp-) seines Schiffes, auch rückwärts zu gehen. Erst mit dem Auftauchen eines Lichtes ist der Zeitpunkt für eine Veränderung der Ruderlage gekommen.

Dieselbe ist also nur bei einer durch das Auge wahrgenommenen Gefahr gerechtfertigt und nur da zulässig, wo sie nach Lage des Falles vernünftiger Weise als erfolgversprechend anzusehen ist. Wo die Ruderlage keinen Erfolg verspricht, sind die Dampfschiffe zeitig genug zum Stillstand zu bringen, um im Stande zu sein, unter Benutzung der durch art. 19 freigestellten Signale sich gegenseitig über die Ruderlage zu verständigen und von einander klar zu gehen.

„mindern oder stoppen und rückwärtsgehen“.

Die englische Gesetzesänderung durch Versetzung der Worte „if necessary“, nämlich aus:

anno 1863 art. 16: shall slaken her speed, or, if necessary, stop and reverse,

in:

anno 1879 art. 18: shall slaken her speed, or, stop and reverse, if necessary,

also die Verwandlung der obligatorischen in die diskretionäre Fahrtminderungspflicht ist der Aufmerksamkeit des deutschen Gesetzgebers völlig entgangen.

Sorgfältiger war der französische Gesetzgeber.

décret vom 1. September 1889.

art. 18: . . . doit diminuer de vitesse ou stopper et même marcher en arrière, si cela est nécessaire.

Das „et même“ ist ein richtigerer Ausdruck für den Willen des Gesetzes, als das kumulative deutsche „und“ resp. englische „and“. Das Gesetz will sagen: entweder mindere die Fahrt oder stoppe oder endlich gehe rückwärts. Es will graduell-alternativ das Verhalten normiren.

Alle drei Manöver sollen nur für den Bedarfsfall angeordnet sein. Wo eine Fahrtminderung unnöthig ist, da ist sie als überflüssig auch vom Gesetze nicht gewollt.

Die nach deutschem Rechte erforderte Kombination der art. 16 und 18 ist unter Umständen gefährlich.

Das Fahrtmindern ist bindend, das Stoppen dagegen und Rückwärtsgehen diskretionär.

Richtiger hat das englische Gesetz auch Ersteres dem seemännischen Ermessen im Einzelfalle freigestellt.

Das Fahrtmindern des Weichepflichtigen ist angemessen, wenn er hinter dem Kurshalter herumgeht;

das Fahrtmindern des Kurshalters ist angemessen, wenn die Entfernung genügend gross ist;

das Fahrtmindern des Kurshalters ist unangemessen, wenn die Schiffe in grosser Nähe sich befinden und er dem Schnittpunkte am nächsten ist;

das Fahrtmindern des Weichepflichtigen ist unangemessen, wenn er vor dem Kurshalter vorüberlaufen will; alsdann muss er vielmehr schnellstens fahren.

Die art. 16, 18 und 22 normiren die erdrückende Mehrzahl der Fälle, in welchen Dampfschiffe auf See sich begegnen können. Der Kreuzungswinkel (Schneidewinkel) ist selten grösser als 45°, meist geringer. Die in dieser Lage erfolgenden Kollisionen haben ihren Grund durchgehends in zwei Ursachen, entweder in dem Versuche des weichepflichtigen Dampfers, vor dem Gegendampfer vorüberzulaufen, oder in der Unterlassungssünde, hinter dem anderen Dampfer herumzugehen, in der Hoffnung, er werde, ohne dass eine Ruderumlegung nothwendig werde, frei passiren.

Der art. 16 ist ersichtlich eine Analogie der für das Verhältniss von Steuerbord- und Backbordhalser geltenden Regel.

Man beachte stets, dass beim Hintenumgehen die Fahrgeschwindigkeit des anderen Schiffes fast niemals ein Gefahrsmoment ist.

§ 58.

ε) Die Signalregel.

Artikel 19.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

Ein kurzer Ton bedeutet:
„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“;
Zwei kurze Töne bedeuten:
„ich richte meinen Kurs nach Backbord“;
Drei kurze Töne bedeuten:
„ich gehe mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Pfiff, Pfiffe.

Oesterreich-Ungarn: die Bewegung des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

Russland: ich ändere meinen Kurs nach rechts (links).

Russland: dem Gutdünken überlassen.

Italien (der letzte Satz „werden sie jedoch“ fehlt).

II. Exegese.

„Schlägt ein Dampfschiff einen Kurs ein". „Ich richte meinen Kurs". „Ich gehe rückwärts".

Hieraus folgt, dass das Ruderkommando dem Kurssignal vorhergehen muss. Das Signal soll die Thatsache der Kursänderung, nicht die Absicht der Vornahme derselben mittheilen. Es soll die Erkennbarkeit des sich vollziehenden Kurswechsels verfrühen.

Denn ein Anderes ist es, zu sagen: „ich will jetzt gleich das und das thun, ich werde so und so handeln", ein Anderes, zu sagen: „was ich in diesem Augenblicke thue, ist das und das, ich handle jetzt bereits so und so".

Das Kurssignal ist ein Kursänderungssignal. Es giebt kein Signal für das Kurshalten. Ein Abweichen vom Kurse da, wo es nach dem Gesetze die Pflicht ist, Kurs zu halten, wird durch Beifügung des Kurssignals seines gesetzwidrigen Charakters nicht entkleidet.

Das Kurssignal ist eine Anzeige der Aenderung des eigenen Kurses. Es ist ein grober Missbrauch, das Kurssignal zur Aufforderung der Aenderung eines fremden Kurses zu benutzen. Diese Unsitte ist unter den Lootsen vieler Flüsse, z. B. auch der Elbe, eingerissen. Sie halten das gelootste Dampfschiff an der steuerbords gelegenen Fahrwasserseite oder auch nicht so, und geben an kreuzende Segelschiffe die Kurssignale im Sinne von Kommandos: „richte du deinen Kurs da und da hin". Mit ihrem Dampfer halten sie Kurs, d. h. sie folgen der Fahrwasserseite.

Sobald sie aber die Maschine „voll Dampf rückwärts" gehen lassen, verwenden sie das entsprechende Kurssignal wieder im Sinne des Gesetzes. Sie gebrauchen die Signale also in einem doppelten Sinne: in dem des Gesetzes und in dem einer Unsitte. Was der Lootse sich dabei denkt, wenn er solchergestalt ein Kurssignal giebt, kann ein Dritter schwerlich wissen, hören kann er es wenigstens nicht an dem Tone der Pfeife.

Ein anderer Missbrauch besteht darin, ein Kurssignal unabhängig von seiner gesetzlichen Bestimmung als Erkennungszeichen für ein passirendes Schiff zu gebrauchen.

„einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs".

Diese Worte besagen, dass das Kurssignal an erster Stelle nur für den Schiffer desjenigen Schiffes eingeführt ist, welcher zum Ausweichen verpflichtet ist.

Denn wenn auch das Kurshalten ein „diesen Vorschriften entsprechender" Kurs ist, so liegt doch in dem Gebote des Kurshaltens das Verbot der Kursänderung, und nur beim Wechsel des Kurses kann vom „Einschlagen" eines Kurses die Rede sein.

Der Führer des zum Kurshalten verpflichteten Schiffes kann daher nur im Nothstande, d. h. bei Zeit- und Raummangel, in die Lage kommen, ein Kurssignal abzugeben, also nur in den Fällen, wo ein Abweichen von der Regel allein noch Rettung bringen kann. Da er in solchen Fällen der Noth verpflichtet ist, anstatt Kurs zu halten den Kurs zu ändern (nach der einen oder anderen Seite oder nach rückwärts), so ist er dann auch berechtigt, Kurssignale abzugeben.

Der zum Ausweichen verpflichtete Schiffsführer giebt aber nur dann das

Signal eines „diesen Vorschriften entsprechenden Kurses“, wenn er durch dasselbe resp. den entsprechenden Kurs den zum Kurshalten verpflichteten Schiffer nicht zum Abweichen vom Kurse nöthigt.

Kurssignale sind — wie gesagt — nur für dasjenige Schiff, welches seinen Kurs ändern, nicht für dasjenige, welches seinen Kurs halten will, vorgeschrieben.

Wer Kurs halten will, giebt kein Signal.

Wer ein Signal giebt, giebt daher nach,

entweder indem er seine Strassenpflicht erfüllt,

oder indem er sein Strassenrecht aufgiebt.

Man wollte ein Signal für das Kurshalten nicht einführen, weil man befürchtete, es würden dann beide Schiffe stets Kurs halten wollen.

„ein Dampfschiff kann einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe anzeigen“.

Die Signale gelten nur für Dampfschiffe, d. h. alle, aber auch nur Dampfschiffsführer, dürfen davon Gebrauch machen; sie dürfen es jedem Schiffe gegenüber, sowohl Gegenseglern wie Gegendampfern. Die einzige Voraussetzung ist, dass das andere Schiff in Sicht ist. Daraus folgt, das jedes Kurssignal so lange verboten ist, als ein anderes Schiff, welchem auszuweichen gesetzliche Pflicht ist, nicht gesichtet wird. Dem unsichtbaren Gegner gelten die Nebelsignale, dem sichtbaren die Kurssignale. Die Nebelsignale bestehen aus langen, die Kurssignale aus kurzen Tönen. Hiergegen wird im Leben unendlich oft und hartnäckig gesündigt, und manches kostspielige Schiff und manche werthvolle Ladung und — last not least — viele Menschenleben sind verloren gegangen, weil die Dampfschiffsführer einander im Nebel, ohne den Gegner zu sehen, Kurssignale gaben, obgleich sie den Kurs des Gegners nicht kennen und die Richtung, aus welcher der oder die Pfiffe ertönten, nicht ausmachen konnten. Ein Pfiff, dessen Quelle z. B. über Backbordbug liegt, wird in Folge des See-Echos, der Windrichtung, der verschiedenen Dichtigkeit einzelner Luftschichten u. s. w. oft an Steuerbord vernommen, und umgekehrt.

Da die Gefahr einer Kollision in dem Verhältnisse besteht, in welchem zwei Schiffskurse zueinander stehen, so besteht die Beseitigung dieser Gefahr in der Umänderung dieses Verhältnisses. Das kann nur geschehen, wenn man beide Schiffskurse kennt. Es kennt sie aber nur derjenige, welcher sie sieht, das soll besagen: welcher den Gegendampfer oder Segler in Sicht hat.

Die Anwendung der Dampfpfeife als Kurssignal zur Pfadfindung im Finsteren, d. h. im Nebel u. s. w., widerstreitet dem Gesetze, welches nicht will, dass der Schiffer sozusagen mit verbundenen Augen die Wasserstrasse rücksichtslos durcheile. Denn das Kurssignal ist so lange nothwendig wirkungslos, als man den Kurs des Gegners nicht kennt, weil man ihn nicht sieht, und also auch zwecklos.

„3 Pfiffe“.

Wer diese 3 Pfiffe vernimmt, weiss, dass das signalisirende Schiff seine Maschine umgestellt hat, also wahrscheinlich so lange Kurs hält, bis die Vorwärtsfahrt aufhört, resp. mehr oder weniger nach der einen oder anderen Seite durch das Rückwärtsschlagen der Schraube abgelenkt werden wird, jedenfalls aber eine gewisse, vielleicht recht erhebliche Strecke (5 bis 6 Schiffslängen), wenn auch mit

verminderter und stets abnehmender Schnelligkeit, seine Vorausfahrt noch beibehalten wird.

Die Worte „rückwärts gehen“ in art. 18 beziehen sich auf die Fahrt des Schiffes selbst, bedeuten also den Akt des Rückwärtsfahrens. Dagegen heissen die Worte „ich gehe rückwärts“ im art. 19 so viel wie „ich lasse meine Maschine rückwärts schlagen“, bedeuten also eine qualifizirte Vorwärtsfahrt.

„Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt“.

Das eigentliche Anwendungsgebiet dieser Signale auf hoher See sind die Demarkationslinien zwischen zwei Regeln, d. h. die Zonen, innerhalb welchen es zweifelhaft ist, ob zwei Dampfschiffe in beinahe gerade entgegengesetzter Richtung fahren oder nicht, ob das eine das andere überholt oder dessen Kurs kreuzt, und wo bei grosser Nähe nicht mehr eine einseitige, sondern nur noch eine beiderseitige Kursänderung resp. Fahrtsistirung oder -Umkehrung die Kollision verhindern kann.

In allen übrigen Fällen ist der Gebrauch dieser Signale auf hoher See füglich zu vermeiden. Denn es liegt für sorglose, leichtsinnige Schiffer die Versuchung nur zu nahe, eine beliebige (richtige oder unrichtige) Ruderlage zu kommandiren, dann das entsprechende Kurssignal zu geben und nun zu wähnen, jetzt sei Alles wohlgethan, da Kurs und Signal mit einander übereinstimmen.

Sieht man von der hohen See ab, so ist die wahre Domäne dieser Signale das „enge Fahrwasser“, also Flüsse, Häfen, stark besuchte Rheden, Kanäle u. s. w., vor allen Dingen enge Fahrwasser mit scharfen Krümmungen. Hier, wo die Segler nach der Seeregel, die Dampfer nach der Flussregel navigirt werden, geben die Verkehrs- und Ortsverhältnisse regelmässig ein ausreichendes Motiv zum Gebrauch dieser Signale.

Das nordamerikanische Kurssignalsystem besteht aus Anzeige- und Antwortspfiffen. Das deutsche Gesetz verlangt, wie die übrigen Legislationen, kein Wiederholungssignal. Das amerikanische System ist obligatorisch, das deutsche u. s. w. fakultativ.

In Amerika werden 1 und 2 Pfiffe zum Zeichen des Verständnisses ebenso oder unter Umständen mit 3 Pfiffen beantwortet, und danach agirt man dann. Auf 3 Pfiffe ist die Antwort, je nach den Umständen 1, 2 oder gleichfalls 3 Pfiffe, denen dann das angezeigte Manöver entsprechen muss.

§ 59.

c) Für überholende Schiffe.

Artikel 20.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

I. Ausländische Rechte.

England: sich aus dem Wege halten.

II. Exegese.

„jedes Schiff“.

Es können überholt werden:

1. ein Dampfschiff von einem Dampfschiffe,
2. „ „ „ „ Segelschiffe,
3. „ Segelschiff „ „ Dampfschiffe,
4. „ „ „ „ Segelschiffe,

und zwar:

a) ein Beimwinder von einem Raumwinder,
b) „ „ „ „ Vormwinder,
c) „ „ „ „ Beimwinder,
d) „ Raumwinder „ „ Beimwinder,
e) „ „ „ „ Vormwinder,
f) „ „ „ „ Raumwinder,
g) „ Vormwinder „ „ Beimwinder,
h) „ „ „ „ Raumwinder,
i) „ „ „ „ Vormwinder,

5. ein Dampfschiff von einem Schleppzuge,
6. „ Segelschiff „ „ „
7. „ Schleppzug „ „ Dampfschiffe,
8. „ „ „ „ Segelschiffe,
9. „ „ „ „ Schleppzuge.

Ein überholendes Schiff ist genau genommen nicht dasjenige, welches sich im Seeraume hinter dem Segelbalken resp. der Kommandobrücke, sondern dasjenige, welches sich hinter dem Heckbalken resp. dem Spiegel eines anderen befindet und dieselbe oder eine kreuzende Kursbahn in schnellerer Fahrt verfolgt.

Natürlich geht ein solches Schiff in der Regel allmählich in die Lage eines kurskreuzenden Schiffes über, aber damit ändert es seine aus der Thatsache des Ueberholens, des Von-Hinten-Kommens, sich ergebenden strassenrechtlichen Pflichten nicht und kann aus einer Last kein Recht sich schaffen.

In der Praxis behandelt man aber die Dwarslinie analog der Hecklinie.

Das überholende Schiff muss also:

1. dem Vorfahrer vorbeifahren, d. h. schneller laufen,
2. und zwar auf paralleler Linie oder in einem spitzen Winkel zur Kiellinie des Vormannes fahren.

Hieraus folgt:

Das Ueberholen besteht aus dem Auflaufen achterlicher als dwars auf konvergirendem oder parallelem Kurse und dem Vorbeilaufen, sei es an Bord, sei es vor dem Buge, aber nicht unter dem Heck. Ein Ueberholen liegt also nicht erst dann vor, wenn der Achtersteven des Vorfahrers sich gerade vor dem Vordersteven des Ueberholers, des auflaufenden Schiffes, befindet, sondern schon dann, wenn zwischen den Kursen des einholenden und des vorausbefindlichen Schiffes ein Winkel von weniger als 8 Strichen liegt, und der Hintermann sich hinter der Dwarslinie des Vordermannes befindet. Wesentlich sind also für den Begriff des Ueberholers, was die

Zeit betrifft, seine grössere Fahrgeschwindigkeit, und was den Raum betrifft, seine grössere Entfernung vom Treffpunkte der Kurse, sobald er nicht genau im Kielwasser des Vorfahrers läuft. Ein Schiff muss voraus sein, das hintere sich ihm nähern. Ob auch das voraus befindliche Schiff sich nähert (Auflaufen im Winkel) oder lediglich sich entfernt (Auflaufen im Kielwasser, in der Hecklinie), ist gleichgiltig. Daher kann auch ein innerhalb 8 Strichen voraus befindliches kurskreuzendes Schiff seine Lage durch Langsamfahren in die eines überholt werdenden verwandeln.

Es fragt sich, in welcher Entfernung das noch statthaft ist. Die Antwort entscheidet die Grenze zwischen Ueberholen und Kurskreuzen.

Ein überholendes Schiff läuft, wie gesagt, entweder genau im oder parallel dem Kielwasser des Vormannes — das ist der Begriff des reinen Ueberholens, des Ueberholens im strengsten Sinne — oder demselben schräg von hinten auf — das ist der erweiterte und gewöhnliche Begriff des Ueberholens, ein qualifizirtes Kurskreuzen.

Die Frage, wie sich dieses letztere Ueberholen (das kombinirte Einholen und Kreuzen) vom reinen Kurskreuzen unterscheidet, also welches die Grenzlinie zwischen Ueberholen und Kurskreuzen ist, beantwortet sich folgendermassen:

Ueberschreitet der Hintermann die auf die Kiellinie des Vormannes am Heck gezogene Senkrechte in einer geringeren seitlichen Entfernung vom Vormann, als welche zur Beschreibung einer Kreisbahn beider Schiffe auf einander zu und frei von einander erforderlich ist (die Drehkreise beider Schiffe als gleich vorausgesetzt), so ist er ein Ueberholer, andernfalls ein kurskreuzendes Schiff. Der entscheidende Drehkreis ist der des Ueberholers, weil, wenn derselbe kleiner als der des Vorfahrers dwars ab ist, er von der Krümmungsbahn des letzteren mehr oder weniger umschlossen wird, und wenn er grösser als jene ist, niemals eine Berührung der Drehungsbahnen statthaben kann.

Unter der Voraussetzung der Innehaltung dieses Abstandes kann ein Kurskreuzer in die Lage eines überholt werdenden Schiffes und ein Ueberholer in die eines Kurskreuzers z. B. von Steuerbord nach Backbord, also an Backbordseite, des Gegendampfers übergehen.

Wird dieser Abstand beim Ueberschreiten der Dwarslinie des Gegendampfers oder -Seglers nicht innegehalten, so bleibt der Ueberholer, was er war, und der Kurskreuzer wird nicht zum Vorfahrer im Sinne des Ueberholtwerdens.

Das überholte, richtiger: überholtwerdende Schiff befindet sich gerade oder weniger als 8 Striche an der einen oder anderen Seite voraus vom Ueberholer auf identischer oder konvergirender Linie. Es liegt kein Ueberholen, sondern ein einfaches Passiren oder Vorbeifahren vor, wenn die Kurse beider Schiffe divergiren. Die blosse Thatsache des Schnellerfahrens des Hintermannes macht denselben noch nicht zum Ueberholer.

Es muss eine Kurskreuzung von weniger als 8 Strichen von hinten hinzutreten.

Ein Auflaufen, welches frei unter dem Heck des Vorfahrers vorbeiführt, ist ein gesetzlich indifferentes Passiren. Denn in einer solchen An-

näherung liegt keine Gefahr. Der Begriff des Ueberholens ist natürlicherweise bei Tag und Nacht derselbe.

Es müssen schwerwiegende Gründe vorliegen, welche dazu führen sollen, bei Nacht einen unterschiedlichen Begriff des Ueberholens zu statuiren.

Folgende Argumentation scheint diese Wirkung zu haben:

art. 3 normirt die Beleuchtung der Schiffsseiten mit farbigen Lichtern, damit jederzeit bei Nacht die dem Beobachter zugekehrte Bordseite ausser Zweifel sei.

art. 16 normirt das Strassenrecht nach der dem Gegendampfer zugekehrten Bordseite derart, dass, wer einen anderen Dampfer an Backbord hat, keine Kursänderung vorzunehmen braucht.

Die Borde sind bis 2 Strich achterlicher als dwars von gerade voraus beleuchtet, also muss die Bordregel auch für 10 Striche Geltung haben. Was für zwei Dampfer gilt, muss um so mehr gelten, wenn nach art. 17 ein Dampfer einem Segler gegenübersteht.

Für Segelschiffe ist durch art. 6 die gleiche Bordbeleuchtung angeordnet. Den dunklen Winkel zwischen den beiden Farbenwinkeln beleuchtet oder soll wenigstens beleuchten das temporäre (interimistische) weisse Hecklicht. Hier, in diesem Rayon, gilt die Bordregel für Dampfer nicht, also muss hier die Regel des Ueberholens gelten. Sonst hätte das Gesetz eine Lücke. Das Gleiche muss aus dem gleichen Grunde (auch die Windregeln sind nutzlos, wenn man keinen Gegner sieht) auch für Segelschiffe gelten.

Hieraus folgt:

Ein überholendes Schiff ist bei Nacht dasjenige, welches sich einem anderen in einer solchen Richtung nähert, dass die Seitenlichter des vorausbefindlichen Schiffes nicht in Sicht sind, d. h. welches im sogenannten dunklen Bogen, nämlich 6 Strich von jeder Seite des überholt werdenden Schiffes, aufläuft. Dieser Satz ist zuerst im Urtheil des englischen Appellationsgerichts über den Zusammenstoss der Dampfschiffe „Franconia“ und „Strathclyde ausgesprochen. (Vorsitzender Brett, L. J.)

Die Annahme, dass die Bordregel bei Nacht (ob auch bei Tage, sei dahingestellt) zwischen dwars und 2 Strich achterlicher als dwars die herrschende sei, ist gewiss unrichtig und die Auslegung der englischen Gerichte ist ein Hineininterpretiren in das Gesetz abseits vom Gesetzeswillen.

Allein die Thatsache dieser Unterlegung scheint als ein hinreichender Grund für die Aufstellung des spezifischen Begriffes „Ueberholen bei Nacht“ um deswillen gelten zu müssen, weil dieser Begriff durch Submission unter die englische Rechtsprechung in diesem Punkte von allen übrigen Seestaaten rezipirt ist und damit gleichsam internationales Bürgerrecht erlangt hat.

In der That ist die Grenze zwischen Ueberholen und Kreuzen durch diese Definition sichtbar, leicht erkennbar und bequem feststellbar geworden.

Und diese Klarheit der Grenzbestimmung war sicherlich der Grund der allgemeinen Anerkennung, welche sie fand.

Hiernach zeigt der Ueberholer im dunklen Winkel des Vorfahrers entweder beide Seitenlichter (dann läuft er in der Kiel- richtiger Hecklinie auf), oder über

Steuerbordquarter des Vorfahrers diesem ein rothes, oder über Backbordquarter ein grünes Licht. Das Erscheinen eines grünen Lichtes oder beider Seitenlichter über Steuerbordquarter und eines rothen Lichtes oder beider Seitenlichter über Backbordquarter bedeutet ein gefahrloses Passiren, es sei denn, dass beim Auftauchen beider Positionslichter an Steuer- oder Backbord die Distanz zwischen beiden Schiffen bei sehr grosser Differenz in der Fahrgeschwindigkeit zu Ungunsten des Vormannes sehr klein ist. Allein in diesem Falle ist entweder bei unsichtiger Luft mit unerlaubter Geschwindigkeit gefahren oder ein schlechter Ausguck gehalten.

Diese englische Formulirung des Begriffes „Ueberholen" hat aber insofern ihre Schattenseite, als sie den Vormann verpflichtet, z. B. im Fall des art. 16, dem zwischen 2 Strich achterlicher als dwars und dwars befindlichen ihm auflaufenden Schiff auszuweichen.

Und dieser Uebelstand lässt es unräthlich erscheinen, die einschränkende Auslegung des „Ueberholens bei Nacht" auch auf das „Ueberholen bei Tage" auszudehnen. Denn es ist klar, dass ein wegen durch andere Schiffe an Backbord besetzten Seeraumes am Abhalten nach Backbord behinderter Dampfer, welcher den Wind auf Steuerbordquarter und einen nahe auflaufenden Dampfer zwischen dwars und 2 Strich achterlicher als dwars an Steuerbord hat, weder nach Steuerbord drehen darf noch rückwärts gehen kann, ohne mit dem Heck in den Wind zu schlagen und auf den Mitdampfer geworfen zu werden.

Zwei Fälle, welche die Zweifelhaftigkeit der Situation, ob man es mit einem überholenden oder kurskreuzenden Dampfer zu thun habe, illustriren, stellen die Fig. 154 und 155 im Anhang dar.

Für Segelschiffe unter sich ist die fragwürdigste Lage die, in welcher überholende und aufkneifende Beimwinder über denselben Bug liegend resp. mit denselben Halsen segelnd sich gegenüberstehen. Hier ist es wichtig, die Grenze zwischen Ueberholen und Aufkneifen dahin zu präzisiren, dass das überholende Schiff ursprünglich achterlicher als dwars lag und schneller segelt, während der aus Lee aufkneifende Segler dwars ab oder vorlicher peilt und gleiche oder geringere oder nur unwesentlich schnellere Fahrt macht, als der andere Segler. Der aus Lee aufkneifende Segler fällt daher unter die Regel der besonderen Umstände, wenn er hart am Winde segelt. Dagegen der Ueberholer fällt unter die generelle Ueberholerregel. (Siehe Fig. 156 im Anhang.)

Die Fig. 157 bis 159 veranschaulichen das Ueberholen eines Raumwinders durch einen Beimwinder (Fig. 157), eines Luvraumwinders durch einen Leeraumwinder (Fig. 158), eines Vormwinders durch Raum- und andere Vormwinder (Fig. 159).

Der Vordermann hat seinerseits unbedingt seinen Kurs zu halten. In engen Fahrwassern wird diese Vorschrift nicht so selten, wie man meinen sollte, in flagranter Weise verletzt, indem der Vordermann, sein sogenanntes Strassenrecht missbrauchend, sich immer vor dem Bug des Hintermannes hält, um ihn nicht vorbeizulassen. Solche Wettfahrten kommen öfter zwischen Passagierdampfern vor und werden leider gerade von denjenigen Personen bisweilen provozirt, deren Interesse sie am meisten widerstreiten, nämlich von den Passagieren.

Während des Vorbeifahrens, welches oft in einem längeren Nebeneinanderherfahren beider Dampfer besteht, hat auch der bisherige Vorfahrer seine Fahrt

nöthigenfalls zu mindern, um die bei grosser Nähe bedeutende Wirkung des Soggs zu verringern. Der Ueberholer muss sich so einrichten, dass er, wo angängig, in genügendem Abstande passirt, um ein Zusammenklappen beider Schiffe zu verhüten. Ein Rückwärtsschlagen des Vorfahrers, während der Nachfolger dicht neben ihm läuft, ist fast ausnahmslos ein verkehrtes Manöver, weil es regelmässig den Vorfahrer an den Nachmann heranwirft.

Zum Schlusse sei noch einmal darauf hingewiesen, dass von Ueberholen nur bei zwei Schiffen in Fahrt gesprochen werden kann. Beim Vorbeifahren an einem ankernden, auf Grund sitzenden u. s. w. Schiffe handelt es sich um ein einfaches Passiren.

§ 60.

d) Für Dampfer in engen Fahrwassern.

Artikel 21.

In engen Fahrwassern muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Fahrwassern (Kanälen).

Oesterreich-Ungarn: Seite der Fahrstrasse.

Oesterreich-Ungarn: vom eigenen Schiffe aus Steuerbord liegt.

England: wenn es gefahrlos (sicher) und ausführbar ist.

Italien: wenn es möglich und gefahrlos ist.

Frankreich: wenn die Anordnung in der Ausführung möglich und ohne Gefahr für dasselbe (sc. Dampfschiff) ist.

Russland: schmalen, falls es gefahrlos ist, ... Durchganges oder Fahrwassers.

II. Exegese.

„In engen Fahrwassern".

Der entscheidende Maassstab dafür, ob ein Fahrwasser ein enges ist oder nicht, ist der Gesammtschiffsverkehr auf demselben. Es entscheidet hierfür die Verkehrsanschauung.

Hiermit ist ein objektives und sicheres Merkmal gegeben. Die Ansicht, dass der Begriff der Enge des Fahrwassers sich nach der Grösse und Manöverirfähigkeit des einzelnen in Frage kommenden Dampfschiffes bestimme, so dass dasselbe Fahrwasser gleichzeitig bald ein enges, bald nicht ein enges wäre und auf demselben Fahrwasser für das eine Schiff die Seeregel, für das andere die Flussregel Geltung habe, ist nicht nur praktisch undurchführbar, weil kein Schiffer mit Sicherheit wissen kann, ob der Führer eines sich ihm nähernden Dampfschiffes nach der See- oder nach der Flussregel handeln wird, und verstösst daher gegen den Zweck des Gesetzes, sondern ist durch die Interpretation des Artikels 21 auch nicht zu gewinnen und verstösst daher gegen den Wortlaut des Gesetzes. Denn das Gesetz will, dass in engen Fahrwassern jedes Dampfschiff sich an dem an seiner Steuerbordseite liegenden Ufer halte, also auch dasjenige Dampfschiff, dessen Manöverir-

fähigkeit durch die Enge oder Breite des Fahrwassers in keiner Weise beeinträchtigt wird. Enge Fahrwasser im Sinne des Gesetzes sind in Deutschland sämmtliche von Seeschiffen befahrene Flüsse, also auch die Elbe. In England sind es durch ausdrückliche Gesetze alle dem Seeverkehr dienenden Ströme, unter ihnen auch Themse und Mersey. Das Gleiche gilt von Frankreich. In Norwegen gelten sogar die Fjords als enge Fahrwasser im Sinne des Strassenrechtes. Man wird nicht fehlgehen, wenn man alle Flüsse der Erde, an deren Ufern grössere Handelsstädte liegen, in Ermangelung entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen als enge Fahrwasser im Sinne des Strassenrechtes behandelt. Ein äusseres Zeichen, dass der Schiffer sich in einem engen Fahrwasser befindet, wird an vielen Orten durch die das Fahrwasser begrenzenden Tonnen, Bojen, Pricken u. s. w. geliefert. Zwischen ihnen fährt das Schiff auf dem Flusse wie der Wagen auf der Chaussee zwischen den Prellsteinen resp. Gräben. Ein Fahrwasser, welches nach Maassgabe des Raumbedarfes der grössten auf ihm im Verkehre befindlichen Dampfschiffe zum Manöveriren ein enges ist, ist dies für alle dasselbe benutzenden Dampfer. Ja es ist dies selbst dann, wenn der Manöverraum im Einzelfalle selbst für die grössten Dampfer vorhanden ist, und nur in Folge der grossen Zahl der zu gewissen Zeiten den Fluss befahrenden Dampfschiffe periodisch fehlt. Eine derartige zeitweilige Frequenz genügt für den Begriff der Enge eines Fahrwassers im Sinne des Strassenrechtes. Bisweilen sind durch die Gesetzgebung einzelne Abschnitte eines Flusses speziell als enge charakterisirt. Wo dies geschehen ist, darf den übrigen Theilen des Flusslaufes, welche dem Seeverkehre geöffnet sind, die Eigenschaft eines engen Fahrwassers nicht zugesprochen werden. Es gilt dann auf ihnen für Dampfschiffe unter einander die Seeregel. Ein solcher Fall kann z. B. beim Durchgang eines Flusses durch einen See vorliegen. (Siehe Fig. 160 im Anhang.)

Man kann diese Regel, die sogenannte Regel des Steuerbordwalles, der Kürze halber die Flussregel nennen, darf sich aber dabei nicht dem Wahne hingeben, dass sie nur für Flüsse, Kanäle u. s. w. gegeben sei. Sie gilt vielmehr für den Seeverkehr auch da noch, wo durch besondere Fluss- oder Kanalordnungen abweichende Grundsätze aufgestellt sind, und bezieht sich dann speziell auf die Flussmündungen, die Priele im Wattenmeer, Meerengen, schmalen Meerbusen, Einbuchtungen, Durchfahrten zwischen Untiefen u. s. w.

„Jedes Dampfschiff."

Die Flussregel gilt nur für Dampfschiffe unter einander und für Dampfer im Verhältnisse zu Seglern. Für Segelschiffe unter einander und für Segler im Verhältnisse zu Dampfschiffen gilt die Seeregel. Die Ausdehnung der Dampferflussregel auf die an den Ufern entlang Kurs steuernden Segelschiffe beruht auf lokaler Gesetzgebung.

„an derjenigen Seite der Fahrrinne."

Auf hoher See hat der Schiffer beim Begegnen eines fremden Dampfschiffes zwei Thatsachen zur Richtschnur seines Handelns zu nehmen, um eine Kollision zu vermeiden:

die Lage des eigenen Schiffes, welche er genau kennt, und

die Lage des fremden Schiffes, welche er nicht genau kennt, sondern nur annäherungsweise zu schätzen vermag.

Auf Flüssen („engen Fahrwassern") tritt als dritte Thatsache, welche beiden Schiffern der einander begegnenden Dampfschiffe gleichmässig bekannt ist und einen sicheren Anhalt bietet, hinzu:

die Gegenwart der Flussufer, welche die „Fahrrinne" einschliessen.

Das Gesetz macht diese bekannte Grösse („die Seiten der Fahrrinne") zum Wegweiser der Schiffsführung, indem es anordnet, dass auf Flüssen die Dampfschiffe in der Regel auf parallelen Wegen fahren sollen. Auf parallelen Bahnen fahren sie auch dann, wenn sie den Krümmungen des Flusses folgen und ihre Kurse beständig wechseln. Denn eine durch und an die Uferlinien gebundene Kursänderung ist im Sinne der Flussregel ein Kurshalten des Dampfschiffes.

Hiernach giebt es in der Regel auf Flüssen weder in gerade oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe, noch Dampfschiffe, deren Kurse sich kreuzen, sondern nur solche Dampfschiffe, von welchen das eine vom anderen überholt wird, und solche, welche auf parallelen, entweder geraden oder gewundenen Linien fahren.

„oder der Fahrwassermitte."

Kanäle (künstliche Wasserstrassen) pflegen an beiden Ufern (Wällen, Wänden) entlang eine gleichmässige Wassertiefe zu haben. Das ist bei grösseren, breiten Flüssen nur selten der Fall. Vielmehr gräbt sich der Fluss in der Regel, namentlich wenn seine Ufer flach und sandig sind, sein Bett in Windungen, indem er eine tiefe Rinne sich höhlt, welche bald nach dem einen, bald nach dem anderen Ufer quer über das Flussbett sich hinüberschlängelt und zu beiden Seiten mit Untiefen und Sandbänken besetzt ist. (Siehe Fig. 161 im Anhang.)

Gewöhnlich ist nur dieser Theil des Stromes für grössere Fahrzeuge schiffbar. Man hat demnach die Stromfläche oder Strombreite wohlweislich von der Strombahn oder dem Flusskanal zu unterscheiden. Diese Strombahn (Schifffahrtskanal des Flusses) nennt das Gesetz die „Fahrwassermitte". Dieselbe wird bald von dem einen, bald von dem anderen Ufer, bald von keinem von beiden Ufern, sondern von sogenannten Sänden begrenzt. Daher ist der gesetzliche Ausdruck „Fahrwassermitte" nicht glücklich. Er ist eine Uebersetzung des englischen Wortes midchannel, welches den Theil der Stromfläche bezeichnet, welcher durch seine Tiefe als schiffbare Strasse dienlich ist und am besten wohl mit „das Tief, die Stromtiefe, das Flussthal oder kurz Fahrwasser" zu übersetzen ist.

Um die Schiffer in den Stand zu setzen, der Vorschrift des Gesetzes auf gewundenen Fahrwassern in breiten Stromflächen nachzukommen, ist es nothwendig, diese Fahrwasser durch Tonnen, Bojen, Baken, Stangen, Pricken, Weten u. s. w. in ausreichender Weise zu kennzeichnen. Ob das auf manchen der verkehrreichsten Flüsse geschehen ist, darüber sind die Meinungen sehr verschieden. So halten die Einen z. B. die Elbe für musterhaft betonnt, Andere sind wohl nicht ohne guten Grund der Ansicht, dass viele Theile derselben der doppelten und dreifachen Zahl von Seezeichen und Landmarken bedürftig sind.

„wenn es ohne Gefahr ausführbar ist."

Die Regel erleidet eine Ausnahme im Falle der Noth. Ein solcher Fall liegt z. B. dann vor, wenn die Krümmung eines Flusses so stark und eng ist, dass ein

Dampfschiff von gegebener Grösse unter Hartruder nur dann, ohne auf den Strand zu laufen, die Landzunge umfahren kann, wenn es die an seiner Backbordseite liegende Aussenkurve der Strombiegung zum Drehen benutzt.

(Siehe Fig. 162 im Anhang.)

Den kleinsten Halbkreis des mit dem Strom laufenden Dampfschiffes A stellt die Bahn a a dar, den kleinsten des gegen den Strom fahrenden Dampfers C die Bahn c c, und den unter Hartbackbordruder (Pinne an Steuerbord) beschriebenen Halbkreis des Dampfschiffes B die Bahn b b.

B erkennt, dass A nothgedrungen sich an der verkehrten Seite hält und sekundirt ihm, indem es ein Gleiches thut. C ist hierzu freilich nicht im Stande, da fast in der ganzen Krümmung die Bahnen a a und c c zum grössten Theil in einander fallen.

Aber da C den Strom entgegen hat, so kann er ohne Beschwerde stoppen und sich regungslos auf den Fleck halten, bis A vorbeigefahren ist, eventuell auch durch Uebersteuergehen Platz machen.

Derartige Fälle kommen z. B. bisweilen im Sulina-Arme der Donaumündung vor. Dann sistirt das stromauf fahrende Schiff seine Fahrt und lässt das stromab fahrende, welches natürlich schwerfälliger dreht, weil es mit dem Strome läuft, vorbei.

Ein weiteres Beispiel giebt der Fall des Ueberholens eines sich dicht am Steuerbordufer haltenden Schiffes. Ein Halten der Steuerbordseite der Fahrrinne würde den nachfolgenden Dampfer entweder aus dem Fahrwasser heraus und in die Gefahr der Strandung oder in die Gefahr des Zusammenstossens oder Zusammenklappens in Folge des Soggs mit dem vorfahrenden Dampf- oder Segelschiffe führen. Der nachfolgende Dampfer muss daher nach Backbord ausbiegend überholen, wird dies aber nur thun dürfen, so lange das Fahrwasser an der Backbordseite durch auflaufende oder entgegenkommende oder kreuzende Schiffe nicht besetzt ist. Ist das vorfahrende Schiff ein Segelschiff, so wird der auflaufende Dampfer in Lee überholen, um dem Segelschiffe den Wind beim Vorbeifahren nicht abzufangen. Die Leeseite kann sowohl die an Steuerbord wie die an Backbord des überholenden Dampfschiffes liegende Fahrwasserseite sein.

In engen resp. stark gekrümmten Fahrrinnen ist überhaupt das Ueberholen besser zu meiden, und jedenfalls zu verschieben, sobald kreuzende Segler voraus sich befinden. Es ist eine ungesetzliche Rücksichtslosigkeit, wenn in einer solchen Krümmung zwei Dampfer neben einander auflaufen, der eine den rechten, der andere den linken Theil des Fahrwassers einnehmend und kreuzenden Seglern es überlassend, ihr Heil nach dem Grundsatze: sauve qui peut, zu suchen.

Das Halten des richtigen Fahrwassers ist ferner ohne Gefahr nicht ausführbar, wenn z. B. diese Fahrwasserhälfte durch ein Wrack, ein an Grund gerathenes, ein vor Anker liegendes, ein manöverirunfähiges Schiff u. s. w. besetzt ist, oder wegen mangelhafter Befeuerung die Gefahr des Auf-den-Sand-Laufens vorliegt u. s. w. u. s. w.

Auch eine nur zeitweilige, also vorübergehende Besetzung der Flussstrasse an Steuerbordwall, z. B. durch ein schwoiendes oder einen Lootsen absetzendes oder aufnehmendes Schiff, ist ein zureichender Grund zur Benutzung der Backbords-Fahrwasserhälfte.

Im Hinblick auf solche provisorischen Hemmnisse verdient die englische, italienische und französische Redaktion den Vorzug vor der deutschen.

„muss sich an derjenigen Seite halten.“

Das Gebot, sich rechts am Ufer zu halten, ist nicht als ein von Gefahrsfällen abstrahirendes Verbot, jemals das an Backbord liegende Flussufer zu berühren, zu verstehen. Vielmehr fallen Dampfschiffe, deren Reiseziele, Bestimmungsorte, Stationen, Anlaufsplätze an dem an ihrer Backbordseite befindlichen Ufer liegen, innerhalb des fraglichen Revieres nicht unter die Vorschrift dieses Artikels. Sie werden daher, um Missverständnissen vorzubeugen, von der durch art. 19 gegebenen Ermächtigung der Signalisirung der Kursänderung Gebrauch machen müssen. Vor dem Einlaufen und nach dem Abgang von dem an Backbordseite liegenden Anlegeplatze müssen dagegen auch diese Dampfschiffe sich an der an ihrer Steuerbordseite befindlichen Seite des Fahrwassers halten.

Die im Jahre 1862 in England erfolgte Aufhebung der auch für die Themse geltenden sogenannten Merseyregel, wonach auf Flüssen jedes Schiff sich rechts halten sollte, ist auf den aus Lootsen- und Rhederkreisen hervorgerufenen Einwand zurückzuführen, dass den Schiffen das nach Wind und Fluth passende Fahrwasser nicht versagt sein dürfe, dass die Verschiedenheit des Tiefganges der Schiffe jeden Zwang unerträglich mache und dass Zeit und Geld bei freier Wahl der Kurse auf Flüssen gespart würden. Dem Interesse der Rheder und Lootsen, ihre Schiffe so rasch als möglich zu expediren und etwas Zeit und Brennmaterial zu sparen, wurde die Sicherheit von Personen und Eigenthum zum Opfer gebracht.

Dieser Standpunkt hat sich überlebt und ist jetzt vom Gesetze verlassen.

Die Steuerbordseitenregel galt in England von 1846 bis 1862, war beseitigt von 1862 bis 1880 und wurde am 1. September 1880 wieder in Kraft gesetzt, als man einsah, dass, was für die See passt, darum noch nicht für enge Reviere passt.

Die Frage, wo die Flussregel beginnt und wo die Seeregel aufhört, ist da leicht beantwortet, wo die Flüsse mit Landmarken, Tonnen, Baken u. s. w. versehen sind. Der Fluss beginnt und die Seeregel hört auf, wo die Betonnung des Fahrwassers ihren Anfang nimmt.

Gegen die Flussfahrordnung wird durchgängig gesündigt. Sehr viele, wenn nicht die meisten Dampfer halten sich in der Mitte des Fahrwassers. Die Auffassung ist eben die, dass auf Flüssen das alte sogenannte Backbordrudergesetz gelte, d. h. dass die Dampfer einander durch Ausweichen nach Steuerbord passiren sollen. Allein das Gesetz befiehlt nicht ein Ausweichen nach rechts, also ein momentanes Halten der Steuerbordseite beim Vorbeifahren, sondern ein stetiges Fahren an der steuerbords liegenden Fahrwasserseite, also ein Ausdemwege**bleiben** auf parallelen, vielleicht gewundenen Schiffsbahnen, nicht ein Ausdemwege**gehen** aus der gleichen Kursbahn.

Da der ersichtliche Zweck der Flussregel ist, dass in engen Fahrwassern Dampfer nicht auf kreuzenden Kursen fahren sollen, sondern auf parallelen, also gefahrlosen, so müssen zwei sich begegnende Dampfer, wenn sie beide im unrichtigen Fahrwasser sind, in diesem verbleiben, bis sie einander vorbeigefahren sind, und erst dann, dann aber auch ungesäumt, in das richtige Fahrwasser hinüberscheeren.

(Siehe Fig. 163 im Anhang.)

F und F^1 folgen beide den Kursen a. a.

Ist noch ein dritter Dampfer im Wege, z. B. R^1, so müssen F und F^1 über Steuerbord gehen. Hier empfiehlt sich das Signalisiren des Kurses nach art. 19. Tritt noch der Dampfer R hinzu, so muss F^1 in das Kielwasser von R^1 steuern und F stoppen, um R vorbeizulassen und dann in dessen Kielwasser folgen.

Dagegen empfiehlt sich das Verharren im unrichtigen Fahrwasser, obwohl sich nur zwei Dampfer gegenüberstehen, dann nicht, wenn das Begegnen bei Nacht an einer Strom- resp. Fahrwasserbiegung stattfindet. Hier, unter diesen Umständen, hat vielmehr jeder zeitig unter Kurssignalisirung in das richtige Fahrwasser hinüberzuhalten, weil der in Folge der Windung der Fahrrinne unvermeidliche Lichterwechsel sich gefahrloser im richtigen, als im unrichtigen Fahrwasser vollzieht.

Ein Lichterwechsel in engen Fahrwassern ist ungefährlich, so lange beide Dampfer die richtige Fahrwasserseite halten, aber sehr gefährlich, sobald einer oder beide in der unrichtigen Fahrwasserhälfte sich befinden. Denn dann glaubt der eine nur zu leicht, nach art. 16 agiren zu müssen, während der andere sich an art. 21 im Beihalt des art. 23 hält.

§ 61.

e) Für das kurshaltende Schiff.

Artikel 22.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

I. Ausländische Rechte.

Ueberall wörtlich übereinstimmend.

II. Exegese.

„In allen Fällen nach den obigen Vorschriften."

Diese Fälle sind folgende: es muss Kurs halten:

1. der Beimwinder vor dem Raumwinder;
2. Steuerbordhals (Beimwinder) vor Backbordhals (Beimwinder);
3. der Steuerbordraumwinder vor dem Backbordraumwinder;
4. der Leeraumwinder vor dem Luvraumwinder mit dem Winde an demselben Bord;
5. der Beimwinder und Raumwinder vor dem Vormwinder;
6. der Dampfer, welcher den Gegendampfer an Backbord hat, vor dem Dampfer, welcher ihn an Steuerbord hat, mit anderen Worten: der Dampfer, dessen Kurs seitens eines anderen von Backbord nach Steuerbord gekreuzt wird;
7. der Segler vor dem Dampfer;
8. der vorfahrende Dampfer oder Segler vor dem überholenden Dampfer oder Segler.

„seinen Kurs beibehalten“.

Diese Vorschrift macht die Bewegung des kurshaltenden Schiffes zu einem festen und sicheren Element in den die Führung des ausweichenden Schiffes bestimmenden Voraussetzungen. Sie gewährt dem ausweichenden Schiffe die Möglichkeit, seine Maassnahmen zur Verhütung eines Zusammenstosses mit Sicherheit treffen zu können.

Kurs halten heisst nicht, stetig in der Kielrichtung fortsteuern, sondern keine Schiffsbewegungen machen, welche man, in Abwesenheit anderer Schiffe vorzunehmen, keinen Anlass gehabt hätte. Ein Segelschiff, welches ein Vorgebirge, eine Landzunge, ein vorspringendes Ufer umfahrend beständig seinen Kurs nach einer Richtung (Seite) zu ändern in der Lage ist, hält trotzdem Kurs im Sinne des Gesetzes. Sein Kurs ist eben ein Halbkreisbogen u. s. w., aber keine gerade Linie.

Die zum Kreuzen nothwendigen Wendungen des Halsens und Ueberstaggehens gehören mit zum Kurse des Kurshalters und sind daher von dem ausweichepflichtigen Schiffe in Betracht zu ziehen.

Ein Dampfer, welcher im engen Fahrwasser auf der unrichtigen Seite sich befindet und nach der Steuerbordseite hinüberhält, um einen begegnenden Dampfer die Backbordseite freizugeben, hält Kurs. Ein Schiff, welches durch Ruderlegen den Windungen des Stromes folgt, hält Kurs.

Kurs halten heisst nicht: keine Ruderkommandos geben und die Lage des Ruders nicht verändern. Denn das ist bei böigem Wetter und unruhiger See zum Kurshalten gerade nöthig.

Der gehaltene, d. h. beibehaltene, unverändert fortgesetzte Kurs ist die Verlängerung des bisherigen Weges des Schiffes durchs Wasser, die Fortsetzung des sogenannten behaltenen Kurses. Das Mittel zur Herstellung dieses Effektes ist das Festhalten des gesteuerten Kurses.

Ein häufiges Beispiel mag zur Erläuterung dienen.

Wenn zwei Schiffe mit gleicher Fahrgeschwindigkeit einen Fluss hinauf- oder hinabkreuzen und das eine dem anderen in geringer Entfernung folgt, so ist der Vorsegler, welcher seinen Schlag bis dicht an den Wall gemacht hat, nicht verpflichtet, aus Rücksicht auf die Bequemlichkeit des Nachseglers auf den Strand zu laufen, sondern darf unbekümmert um den Nachmann wenden.

In Folge der durch das Wenden bewirkten Fahrtminderung wird der Nachsegler ihm auflaufen und dadurch in die Lage eines überholenden Schiffes kommen. Obgleich er in diese Lage erst durch eine Kursänderung des Vorseglers versetzt ist, hat er doch das durch die Besonderheit der Umstände geschaffene Sachverhältniss zu respektiren und sein Verhalten dementsprechend einzurichten. Er muss aus dem Wege gehen und thut dies am füglichsten dadurch, dass er gleichzeitig über Stag geht.

Im englischen Kanal, wo beim Umspringen des Windes bisweilen mehrere hundert Segel gleichzeitig auf beschränktem Seeraume aufkreuzen, sowie auf stark besuchten Fischgründen ist dieses allgemeine Liegen über denselben Bug oft das einzige und stets das sicherste Mittel, Kollisionen zu verhüten.

Ein gegen den Wind aufkreuzendes Segelschiff ist in engem Fahrwasser also nicht verpflichtet, im strikten Halten seines Kurses auf den Strand zu laufen, sondern hat die Freiheit, zu wenden. Aber es muss seinen Schlag ganz aussegeln,

d. h. so weit sich der Grenze des Fahrwassers nähern, als es ohne Gefährde thun kann. Denn nur dann kann ein zum Ausweichen verpflichtetes Schiff sich mit Sicherheit auf das erforderliche Ausweichungsmanöver einrichten.

Ein Beimwinder, welcher, um einem Raumwinder über seine Lage keinen Zweifel zu lassen, beim Sichten des Gegners dicht an den Wind geht, also innerhalb 1 bis 2 Strichen anluvt, hält Kurs und verletzt — von besonderen Umständen abgesehen — nicht das Strassenrecht.

Dicht beim Winde (close hauled) segelt der Beimwinder (on oder by the wind), wenn er so nahe an den Wind geht, als er überhaupt kann, ohne seine Steuerfähigkeit zu verlieren.

Der Gegensatz ist das „gut und voll" beim Winde halten.

Die Erfüllung der Pflicht des Kurshaltens geht mitunter gegen die Gesetze der menschlichen Natur. Für den Stärkeren macht sich's leicht, der Schwächere wird sein Heil lieber in selbstständigem Handeln suchen, wenn der ihm Ueberlegene nicht zu rechter Zeit gehörig weit ausweicht.

Das Gesetz beschränkt aber den natürlichen Spielraum des Selbsterhaltungstriebes auf den Nothstand, und thut dies im Interesse des dem Gesetze gehorsamen Ausweichepflichtigen.

Nur darf — und das ist wohl zu beachten — dieser Satz nicht dahin verstanden werden, dass es dem Weichepflichtigen gestattet sei, dem Kurshalter hart auf den Leib zu rücken (to give him a close shave), auch wenn hierzu keine Nothwendigkeit vorliegt, und ihn in einen Irrthum resp. in Zweifel über die hiermit verbundene Absicht zu versetzen.

Der Kurshalter hat nur ein Mittel, eine Annäherung in zu grosser Nähe zu vermeiden: Stoppen der Maschine und Backlegen der Segel.

Jedes andere ist ihm verboten, so lange nicht periculum in mora ist. Ein Dampfer, welcher ein grünes Dampferlicht in zwei Meilen Entfernung eben an Backbordbug sichtet, darf es nicht an Steuerbordbug bringen, so gross auch die Versuchung im Einzelfalle sein mag.

Der Steuerbordhalser beim Winde darf nicht Platz machen und leewärts vor dem Backbordhalser beim Winde passiren.

Das Gesetz hindert die Vermeidung der Nähe seitens des Kurshalters.

Darüber, ob der Kurshalter auch die Fahrt beizubehalten hat, sagt dieser Artikel nichts.

Nach art. 18 (in der deutschen Fassung) hat er, wenn ein Dampfer, die Fahrt zu mindern. Doch ist dies nur cum grano salis zu verstehen, da hierdurch gerade die Kollision oft erst imminent werden kann.

Das Richtige ist:

> Der Kurshalter hält Kurs und Fahrt, und mindert die Fahrt nur da, wo durch Fahrthalten das Moment der gefährlichen Annäherung vergrössert wird.
>
> Er behält also die Fahrt bei, wo dieses Moment eben dadurch verringert wird.

Und dass ist regelmässig der Fall, wo der Gegendampferkurs schräg von vorne den Kurs des Kurshalters kreuzt und wo der Gegendampfer im Kielwasser aufläuft.

Wo dagegen die Dampfer neben einander laufen (in paralleler oder konvergirender Richtung), verleiht die Fahrtminderung des Kurshalters einen Zuschuss an Zeit zum Abdrehen für den Weichepflichtigen.

§ 62.

7. Abweichungen im Nothstande.

Artikel 23.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Bei Beobachtung der vorstehenden Regeln.

II. Exegese.

„Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt".

Diese Worte umschreiben das Gebot der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers im Punkte der Navigirung und des Strassenrechts. Das Gebot ist mit Exemplifikationen in art. 24 wiederholt.

art. 23 verlangt Berücksichtigung aller Gefahrsmomente bei Befolgung des Gesetzes, legt also eine Rechtspflicht auf.

art. 24 statuirt die Haftpflicht für Verabsäumung der gebotenen Vorsichtsmaassregeln (der Rechtspflicht).

Es ist also derselbe Gedanke in verschiedener Wortfassung — ein wenig elegantes Verfahren.

Die Gefahren der Schifffahrt bestehen nicht nur in Klippen, Felsen, Sandbänken, der Nähe anderer Schiffe, Sturm, Strömung, beschränkter Manöverirfähigkeit, überhaupt vom Willen des Menschen unabhängigen äusseren Verhältnissen, sondern auch in den auf dem einen oder auf beiden sich einander nähernden Schiffen begangenen Fehlern.

Ein leidiger Fehler, der bei auffallend vielen Kollisionen konstatirt werden kann, besteht im Zuruf desjenigen Ruderkommandos an den Gegner, dessen Ausführung man von ihm erwartet.

Der Gegner versteht dieses Anschreien, wenn er es überhaupt hört, regelmässig erst in ganz kurzer Entfernung, in welcher es unmöglich ist, dem Wunsche mit Erfolg zu entsprechen. Vielfach wird er der Meinung sein, der Zuruf gelte den Rudergästen des Schiffes, von welchem her das Geschrei ertönt.

„besondere Umstände". „Abweichen".

Der juristische Ausdruck für die besonderen Umstände ist der Nothstand. Die hierfür getroffene Regel kann man die Nothstandsregel nennen. Dieselbe gilt für das ausweichepflichtige wie für das kurshaltepflichtige Schiff. Sie ertheilt nicht

nur ein Recht, sondern legt auch eine Pflicht auf. Da das Gesetz in seinen Fahrregeln nur 3 Arten des Ausweichens kennt: das Kursändern, das Kurshalten und den Fahrtwechsel, so kann das Abweichen von den Regeln auch nur in einem Kurs- und Fahrthalten und Kursändern bestehen. Doch ist dies nicht genau gesprochen, da spezielle Arten des Kurs- resp. Fahrtwechsels sich vorgeschrieben finden.

Man muss daher sagen:

Das Abweichen besteht darin, dass

entweder der Kurs nicht geändert wird, wo er — abgesehen vom Nothstande — hätte geändert werden müssen (dieser Fall trifft die Seglerregeln und Dampferregeln gleichmässig),

oder anders, als sonst Regel ist, geändert wird (dieser Fall trifft das Begegnen zweier Dampfer Steven auf Steven),

oder die Fahrt beibehalten oder gar erhöht wird, wo die Minderung u. s. w. sonst Regel ist (dieser Fall trifft den Dampfer bei gefahrdrohender Annäherung und jedes Schiff im Nebel u. s. w.),

oder Kurshalten resp. unregelmässige Kursänderung mit Fahrtsteigerung resp. Fahrthalten kombinirt werden,

oder der Kurs geändert wird, wo als Regel Kurshalten vorgeschrieben ist.

Die häufigste Anwendung leidet diese Regel auf Seiten des zum Kurshalten verpflichteten Schiffers, dem der weichepflichtige Gegner zu nahe auf den Leib rückt, ohne Miene zu machen, seiner strassenrechtlichen Verpflichtung nachzukommen.

Der Zeitpunkt für den Eintritt der Geltung der Nothstandsregel ist aus dem Gesichtspunkte der Berechtigung der Moment, in welchem das nach Lage der Dinge von einem ordentlichen Schiffer zu gewärtigende Ausweichungsmanöver hätte vorgenommen werden sollen, aber unterblieben ist, weil derselbe eben seine Zeit verpasst hat.

Aus dem Gesichtspunkte der Verpflichtung beginnt die Pflicht, von der Regel abzuweichen, in dem Augenblicke, in welchem ein nach den Anschauungen guter Seemannschaft nicht zu billigendes, aber doch noch Erfolg versprechendes Ausweichungsmanöver in Angriff genommen werden musste, und versäumt wurde. Dieses ist jedoch nur in dem Falle die äusserste Wartefrist des zum Kurshalten verpflichteten Schiffers, wenn durch sein Abweichen von der Regel im vorliegenden Falle mit Rücksicht auf die Bewegung des Gegners die Beseitigung der Kollisionsgefahr als innerhalb des Rahmens nicht unberechtigter Erwartungen gerückt erscheint. (Siehe Fig. 166 im Anhang.)

Während der Fahrt von A bis A^1 und B bis B^1 besteht die Möglichkeit eines Zusammenstosses, also eine Gefahr.

Auf der Strecke von A^1 bis A^2 und B^1 bis B^2 besteht die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstosses. Denn es liegt die Möglichkeit vor, dass B beide Lichter des Schiffes A sichtet und, um gleiches zu gleichem Licht zu bringen, über Steuerbord geht nach art. 15, oder dass der Wachhabende auf B, an Steuerbordseite stehend, beinahe recht voraus nur das grüne Licht von A sieht und, um gleiches zu gleichem Lichte zu bringen, über Backbord geht. In beiden Fällen beseitigt nur ein Gehen über denselben Bord oder ein Stoppen bei behaltenem Kurse seitens A die Kollision.

Da demnach eine unmittelbare Gefahr auf dieser Strecke evident ist, so beginnt hier das Recht des Abweichens.

Auf der Strecke endlich von A^2 bis A^3 und von B^2 bis B^3 besteht die Pflicht des Abweichens. Denn A^3 und B^3 gehen selbst dann nicht mehr von einander frei, wenn sie ein korrespondirendes Manöver unternehmen, sondern kollidiren in T. Höchstens kann hier ein beiderseitiges Rückwärtsarbeiten mit sekundirender Ruderlage helfen unter der Voraussetzung, dass A eine rechtsschlagende Schraube hat (und das Ruder backbords, d. h. die Pinne an Steuerbord legt) und B eine linksschlagende Schraube hat (und das Ruder steuerbords, d. h. die Pinne an Backbord legt). Das ist aber der reine Glücksfall, also Zufall. Angenommen ist in Fig. 166 ein ursprünglicher Abstand von 43 Schiffslängen à 50 Meter von A bis B, ein beiderseitiger Drehkreisradius von 175 Metern, ein Abstand von 12 Schiffslängen zwischen A^1 und B^1.

Die nachfolgenden Fig. 167 bis 173 erläutern die Nothwendigkeit des Abweichens von Dampfschiffen auf kreuzenden Kursen bei einem Abstande von knapp 4 Schiffslängen von einander. Diese Entfernung ist als Durchschnittsmaass einer gefährlichen — leider nur zu häufigen — Nähe gewählt, in welcher regelmässig vergeblich ein Ausweichen durch Umlegen des Ruders noch versucht zu werden pflegt.

1. Fig. 167 im Anhang.

Voraussetzungen: Hartruder, beiderseits gleiche Drehfähigkeit und Fahrgeschwindigkeit, gleiche Schiffslänge. A soll ausweichen, K soll Kurs halten} A und K sollen Fahrt mindern. So lautet die Regel.

Die zur Kollisionsverhütung nothwendigen Abweichungen sind:

1. K liegt SzW$^1/_4$W bis SzW$^1/_2$W an.
 Hier müssen A und K über Backbord gehen. Anders ist der Zusammenstoss nicht mehr zu vermeiden.
2. K liegt SzW$^3/_4$W bis SSW an.
 Beide über Backbord gehend werden wahrscheinlich längsseits klappen. Vielleicht gehen sie frei, wenn A nach einer Drehung des Kopfes von 30° (roth) das Ruder stützt. Das setzt eine aussergewöhnliche Technik der Fahrkunst voraus.
3. K liegt SSW$^1/_4$W bis SWzS an.
 Hier muss A über Steuerbord gehen und K Kurs halten.

Resultat: Roth 1 Strich an Steuerbord macht bei circa 4 Schiffslängen Abstand ein beiderseitiges Ruderlegen nothwendig, d. h. ein Abweichen von der Regel, wenn nicht A mehr als 1 Strich an Backbord von K peilt.

2. Fig. 168 im Anhang.

1. K liegt SSW$^1/_4$W bis SWzS an.
 Die Kurse führen frei von einander.
2. K liegt SW$^3/_4$S bis SW$^1/_4$S an.
 Die Kollision lässt sich nur dadurch vermeiden, dass K über Backbord geht und A Kurs hält, und zwar mit unverminderter Fahrt.

3. K liegt SW bis SW$^1/_4$W an.
 Die Kollision lässt sich ersteren Falles durch beiderseitiges Reversiren der Schraube nur noch abschwächen, letzteren Falles möglicherweise vermindern (indem A und K über Steuerbord abfallen).
4. K liegt SW$^1/_2$W bis WSW an.
 A geht über Steuerbord, K hält Kurs.

Resultat: Roth 2 Strich an Steuerbord macht bei circa 4 Schiffslängen Abstand eine direkte Umkehrung der strassenrechtlichen Leistung nöthig, wenn A 1$^1/_4$ bis 1$^3/_4$ Strich an Backbord von K peilt, und bewirkt wahrscheinlich unvermeidlich eine Kollision, wenn A 2 bis 2$^1/_4$ Strich an Backbord von K peilt.

3. Fig. 169 im Anhang.

1. K liegt SW$^3/_4$S bis SWzW an.
 Beide halten Kurs und gehen frei.
2. K liegt SWzW$^1/_4$W an.
 A und K gehen über Backbord.
3. K liegt SWzW$^1/_2$W bis SWzW$^3/_4$W an.
 Die Kollision lässt sich wohl nur durch beiderseitiges Rückwärtsschlagen der Schrauben abschwächen, ersteren Falls vielleicht vermeiden.
4. K liegt WSW bis WzS an.
 A geht über Steuerbord,
 K hält Kurs.

Resultat: Roth 3 Strich an Steuerbord macht bei einem Abstande von etwa 4 Schiffslängen ein Abweichen nothwendig, wenn A 2$^1/_4$ Strich an Backbord von K peilt, und führt wahrscheinlich zum Zusammenstoss, wenn A 2$^1/_2$ bis 2$^3/_4$ Strich an Backbord von K peilt.

4. Fig. 170 im Anhang.

1. K liegt SW$^1/_4$W bis WSW$^1/_4$W an.
 Beide halten Kurs.
2. K liegt WSW$^1/_2$W bis WzS an.
 Beide gehen über Backbord und frei von einander.
3. K liegt W$^3/_4$S an.
 A geht über Backbord, A hält Kurs, oder
 K „ „ Steuerbord, K „ über Backbord.
4. K liegt W$^1/_2$S bis WzN an.
 K hält Kurs,
 A geht über Steuerbord.

Resultat: Roth 4 Strich an Steuerbord macht bei circa 4 Schiffslängen Abstand ein Abweichen nöthig, wenn A 2$^1/_2$ bis 3 Strich an Backbord von K peilt, und eine Umkehrung der Regel, wenn es 3$^1/_4$ Strich oder 3$^1/_2$ bis 5 Strich an Backbord von K peilt.

5. Fig. 171 im Anhang.

1. K liegt SWzW$^1/_4$W bis W$^1/_4$S an.
 Beide halten Kurs.
2. K liegt W bis WNW$^1/_2$W an.
 K geht über Backbord,
 A hält Kurs.
3. K liegt WNW$^1/_4$W bis NW an.
 A geht über Steuerbord,
 K hält Kurs.

Resultat: Roth 5 Strich an Steuerbord macht bei circa 4 Schiffslängen Abstand eine Umkehrung der Regel nothwendig, wenn A 3 bis 4$^1/_2$ Strich an Backbord von A peilt.

6. Fig. 172 im Anhang.

1. K liegt WSW$^1/_4$W bis WzN an.
 Beide halten Kurs.
2. K liegt WNW$^3/_4$W bis NWzW$^3/_4$W an.
 A hält Kurs,
 K geht über Backbord.
3. K liegt NWzW bis NW an.
 A geht über Steuerbord,
 K hält Kurs.

Resultat: Roth 6 Strich an Steuerbord nöthigt bei circa 4 Schiffslängen Abstand zu einer Umkehrung der Regel, wenn A 3$^1/_4$ bis 4$^1/_4$ Strich an Backbord von K peilt.

7. Fig. 173 im Anhang.

1. K liegt W$^3/_4$S bis NW$^1/_4$W an.
 Beide halten Kurs oder A geht über Backbord.
2. K liegt NW bis NW$^1/_4$N an.
 A geht über Backbord,
 K hält Kurs.
3. K liegt NW$^1/_2$N bis N$^1/_4$W an.
 A geht über Steuerbord oder über Backbord,
 K hält Kurs.

Resultat: Roth 7 Strich an Steuerbord in 4 Schiffslängen Abstand macht keine Abweichung von der Regel nöthig.

Fünf Faktoren sind es vornehmlich, welche die Sicherheit des Erfolges eines unternommenen Ausweichungsmanövers garantiren, die Kenntniss

des eigenen Kurses,
der eigenen Fahrgeschwindigkeit und Drehfähigkeit,
des Abstandes vom fremden Schiffe,
des fremden Kurses,
der fremden Fahrgeschwindigkeit und Drehfähigkeit.

Die beiden ersten Elemente sind durchgehends bekannt, das dritte annäherungsweise schätzbar, das vierte und fünfte mehr oder weniger, oft so gut wie ganz, unbekannt und nicht zu ermitteln.

Das Abweichen von der Regel geschieht allermeist in der Form des Vorbeilaufens vor dem Buge. Und dieses Manöver ist regelmässig in demselben Maasse gefährlich, in welchem das Passiren unter dem Heck des Gegners gefahrlos zu sein pflegt.

Denn das Passiren hinter dem Heck ist ein wahres „Aus dem Wege gehen“ in allen Phasen des Manövers.

Dagegen das Kreuzen des Kurses vor dem Buge des Gegners ist, selbst im Falle eines günstigen Verlaufes, ein zeitweises „In den Weg laufen“.

Dieses Kreuzen des Kurses ist meist ein einmaliges beim Wegdrehen vom Gegner, wenn die Kurse beider sich entgegenkommenden Schiffe unter einem wenig stumpfen Winkel oder unter einem rechten Winkel sich treffen,

(Siehe Fig. 174 im Anhang.)

und ein zweimaliges beim Hindrehen auf den Gegner, wenn die Kurse sich beim Begegnen unter einem sehr stumpfen Winkel treffen.

(Siehe Fig. 175 im Anhang.)

Bei Tage, wo man den Kurs des entgegenkommenden Schiffes mit Hilfe des Kompasses bis etwa auf $1/2$ Strich und ohne Benutzung des Kompasses auf 1 bis 2 Striche zu erkennen und seine Fahrgeschwindigkeit nach dem Wechsel des ziemlich genau gegissten Abstandes annäherungsweise abzuschätzen im Stande ist, kann man — genügenden Abstand vorausgesetzt — ohne wesentliche Gefahr den Kurs des Gegners zu kreuzen sich unterfangen.

Allein bei Nacht ist das Kreuzen des Buges des Gegners fast allemal mit erheblicher Gefahr verbunden, da man Kurs und Fahrgeschwindigkeit des Gegners meist so gut wie gar nicht, weil nur innerhalb sehr weiter Grenzen, und die Entfernung nur ganz ungefähr zu erkennen vermag.

Daher hat der zum Ausweichen verpflichtete Schiffer dafür Sorge zu tragen, dass er nicht in die Lage kommt, von der Regel abweichen zu müssen, und den Gegner nicht in die Lage versetzt, seinerseits die Regel durchbrechen zu müssen, um einem Zusammenstosse vorzubeugen.

> Niemals (richtiger: nur ausnahmsweise) darf daher ein zum Ausweichen verpflichtetes Schiff sich dem Gegner dergestalt nähern, dass ein von ersterem mit Ruder hart an Bord beschriebener oder zu beschreibender Drehkreis die Kurslinie des anderen Schiffes auch nur (richtiger: in gefahrdrohender Nähe) berührt, geschweige denn erheblich schneidet, sofern dieses Ausweichen auf das andere Schiff zu und nicht von demselben fort geschieht. Findet eine Kollision unter solchen Umständen statt, so ist sie stets direkt und ausschliesslich von dem Schiffer verschuldet, welcher das Ausweichen so lange verschoben hat, dass der Drehkreis seines Schiffes nicht mehr frei von der Kurslinie des anderen Schiffes führt. Letzteres ist nicht nur unter solchen Umständen, sondern selbst wenn der Drehkreis des zum Ausweichen verpflichteten Schiffes sich seiner Kurslinie nur in bedenklicher Weise nähert, berechtigt, gemäss art. 23 der Verordnung vom 7. Januar 1880 nach bestem Ermessen den Versuch zu

machen, der drohenden Gefahr zu entgehen. Sollte hierdurch die Kollision auch thatsächlich erst hervorgerufen werden, so trifft die Verantwortung für dieselbe doch in erster Linie denjenigen Schiffer, welcher nach der Verordnung zum Ausweichen verpflichtet war und das andere Schiff leichtsinnig in die Nothlage versetzt hat, vom art. 23 Gebrauch zu machen.

(Spruch des Oberseeamts über den Zusammenstoss des „Hohenstaufen“ und der Kreuzerkorvette „Marie“; Vorsitzender: von Möller.)

Wo unverschuldete Gefahr im Verzuge liegt, giebt es nur bei grober Fahrlässigkeit in der Wahl und Benutzung der Rettungsmittel eine rechtliche Verantwortlichkeit.

Wer also durch zu grosse Annäherung an ein anderes Schiff, während er zum Ausweichen verpflichtet war, unmotivirt eine Gefahrslage schafft und den Gegner in einen Irrthum über seine Absichten versetzt, provozirt denselben zu einem nach art. 23 zulässigen Manöver, welches ebenso gut frei wie zur Kollision führen kann. Die Nothstandsregel tritt der Unsitte entgegen, in renommistischer oder rücksichtsloser oder nachlässiger Weise so zu sagen um Haares Breite hart am Gegner zu passiren. Wer hierdurch irritirt wird, ist unschuldig.

Eine Aufzählung aller besonderen Umstände ist wegen der Unübersichtlichkeit der möglichen Fälle nicht ausführbar. Es lässt sich nur eine mehr oder weniger umfangreiche Kasuistik liefern. Das Nachfolgende ist eine kleine Blüthenlese von Beispielen aus dem Leben:

> Ein Dampfer ist ohne Unfall manöverirunfähig resp. nur sehr beschränkt manöverirfähig, weil er im dunstigen Wetter an die Eiskante der Stromfahrrinne sich gelegt hat.
>
> Ein beigedrehter Segler kann erst nach einer bestimmten Frist durch Umbrassen der Segel und Fahrtgewinnen wieder Steuer in das Schiff bekommen.
>
> Ein mit Backen und Füllen oder mit schleppendem Anker im Revier manöverirendes Schiff ist momentan nicht in der Lage, beliebig auszuweichen. Ueber Steuer gehende Dampfer sind ziemlich hülflose Kolosse.
>
> Ein assistirendes Segelschiff mit einem schraubenlosen Dampfer im Schlepptau ist so sehr beschränkt in seiner Beweglichkeit, dass es eigentlich kaum ein Ausweichemanöver vornehmen kann.
>
> Ein plötzliches Umspringen des Windes derart, dass derselbe für das eine Schiff schraalt, für das andere raumt, kann das Strassenrecht für beide Segler ändern.

Das Ausweichen laut Gesetz ist oft unmöglich, wenn viele Schiffe auf engem Raume bei einander segeln, weil, wer dem einen ausweicht, dem anderen in den Weg läuft. Da gelten Abweichungen. Eine solche ist durch Usance vieler Orten bei den Fischern eingeführt, dahin gehend, dass alle Fischer gleichzeitig über denselben Bug liegen und möglichst parallel laufen. Man wendet, sobald der Luv- (Neben-) oder Vorsegler über Stag geht oder halst. Die Fischer thun dies nicht nur dann, wenn sie alle ihre Netze „aus“ haben, weil sie alsdann schlecht ausweichen können, sondern auch dann, wenn ein Theil seine Netze zu Wasser, der andere sie binnenbords („ein“) hat. Denn für die reguläre Ausweichepflicht macht

das keinen Unterschied. Die Manöverirfähigkeit aber ist in beiden Fällen eine durchaus verschiedene.

Das Auftreten einer Mehrheit von Kriegsschiffen in geschlossener Geschwaderformation verbietet ein strassenrechtliches Verhalten, welches die einzelnen Kriegsschiffe als isolirte Grössen supponirt und den einheitlichen Verband unter einem Kommando ignorirt. Daher darf dasjenige Schiff, welches unter anderen Umständen zum Kurshalten berechtigt und verpflichtet wäre, regelmässig eine Geschwaderordnung nicht durchbrechen, so lange ihm noch ein anderer Ausweg offen bleibt.

Ein Schiff vor Anker macht durch Verschulden der eigenen Besatzung eine falsche Schwenkung, oder es ist keine Ankerwache an Deck, welche durch ein leicht ausführbares Manöver einen Zusammenstoss vermeiden kann.

Das langsam vorsegelnde Schiff kann bei seinem geringen Tiefgange ohne Mühe nach der einen oder anderen Seite des Fahrwassers ausweichen, während das von hinten sich nähernde schnellere Schiff, wie schon aus seiner Grösse zu entnehmen ist, die Mitte des Fahrwassers halten muss.

Der Führer des Steuerbordhalser beim Winde ist verpflichtet, dem Führer eines in der Wendung liegenden Backbordhalsers beim Winde, welcher noch keine Fahrt in seinem Schiffe hat, aus dem Wege zu gehen, desgleichen wenn der Beimwinder mit Backbordhalsen durch Abhalten eine Kollision herbeiführen würde, wegen einer Untiefe oder anderer erkennbarer oder bekannter Hindernisse jedoch nicht anluven kann.

Besonders häufig ist die Abweichung der Dampfer von der sogenannten Stoppregel.

Diese Abweichung von dem art. 18 erfordert aber zu ihrer Rechtfertigung den Beweis, dass das Mindern der Fahrt, das Stoppen und Rückwärtsgehen die Kollision unvermeidlich gemacht haben würde und dass durch „volle Kraft vorwärts“, „hart Steuerbord-“, „hart Backbordruder“ eine zur Verhütung der Kollision geeignete Maassregel ergriffen wurde. Das Versagen des Erfolges muss in höherer Gewalt oder einem Fehler des Gegners seinen Grund haben.

Die Abweichung wird oft darin bestehen, dass der Ausweichepflichtige unter Volldampf voraus Kurs hält, der Kurshalter unter Volldampf rückwärts ausweicht. Rechtfertigungsgründe können in der Nähe anderer Schiffe, des Ufers, einer Sandbank u. s. w. liegen.

Noch einmal sei betont: Ein Abweichen von der Regel zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ist nicht nur Recht, sondern auch Pflicht, sobald erhellt, dass bei fernerem Kurshalten die Kollision erfolgen muss, dagegen beim Durchbrechen der Regel verhütet werden kann.

Ein Hauptfall der Anwendbarkeit der Nothstandsregel bietet das Begegnen zwischen einem Schleppzuge und einem Segler. Dass der Schleppdampfer, da das Gesetz für ihn keine Ausnahme statuirt, den Dampferregeln unterliegt, ist zweifellos. Dass das Segelschiff im Tau nicht den Seglerregeln unterliegen kann, ist nicht minder klar. Denn seine Bewegungen stehen in Abhängigkeit zur Schlepptrosse. Es muss wie dem Kurse, so den Pflichten des Dampfers folgen. Für ein gerade gegen den Wind sich bewegendes Segelschiff giebt es überhaupt keine Seglerregel. Aber einer Pflicht kann der Schlepper fast nie ohne die Gefahr des Zusammenstossens mit dem geschleppten Segler nachkommen: der sogenannten Stoppregel.

Insonderheit darf er es fast nie unternehmen, seine Maschine rückwärts gehen zu lassen. Denn wenn auch unter günstigen Umständen das Segelschiff ihm längsseits aufläuft, so ist hierauf doch keineswegs immer zu rechnen.

Das Segelschiff vollends kann dieser Dampferpflicht überall nicht entsprechen, wenn es nicht hart am Winde geschleppt wird und das Loswerfen der Trosse ihm das „In-den-Wind-schiessen“ erlaubt.

Das einzige Mittel ist das Ankerfallenlassen. Und dieses Manöver ist bisweilen nicht gefahrlos und mitunter in seinem Erfolge problematisch.

Der Schleppzug ist als ein durch die Schlepptrosse zur Einheit verbundener Komplex von Schiffen anzusehen, welcher, weil durch die Dampfkraft des Schleppers in seinen Bewegungen bestimmt, den Dampferregeln soweit unterliegt, als ihre Geltung wegen Unanwendbarkeit nicht ausgeschlossen erscheint.

Jedes Segelschiff ohne Ausnahme und jedes Dampfschiff, dessen Kurs den des Schleppzuges von Backbord nach Steuerbord kreuzt, hat daher vorkommendenfalls von der Pflicht und dem Recht des Kurshaltens abzuweichen und dem Ausweichungsmanöver der den Schleppzug bildenden Mehrheit von Schiffskörpern durch Kurs- oder Fahrtänderung eventuell zweckentsprechend zu sekundiren. Vorzüglich wird dies in engen Fahrwassern für Segler der Fall sein müssen, weil eine Kursänderung des Schleppzuges allemal einen erheblichen Platz in Anspruch nimmt.

Für Schleppzug gegen Schleppzug und Schleppzug gegen Einzeldampfer normirt hier die sogenannte Regel des Steuerbordwalles.

Dem Segler gegenüber aber gilt an sich die Seeregel. Um aber dem Segler das Abweichen von der Regel nach Kräften zu erleichtern, ist nicht nur auf eine frühzeitige Initiative des Schleppzuges Bedacht zu nehmen, sondern vor allem auch darauf, dass nicht mit zu langer Trosse geschleppt wird. Eine lange Trosse macht zwar die Schlepparbeit leichter und ist bei Seegang unvermeidlich. Aber dieser Bequemlichkeitsgrund darf in engen Fahrwassern nicht zur Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt führen. Denn je länger die Trosse ist, um so grösser ist der vom Manöver der ausreichenden Kursänderung in Anspruch genommene Raum und die zur Ausführung erforderte Zeit.

§ 63.

8. Generalklausel.

Artikel 24.

Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: von der Verantwortlichkeit für die Folgen, welche durch Unterlassung der richtigen Führung von Lichtern oder des Gebrauches

von Signalen, durch Mangel an gehöriger Aufmerksamkeit oder durch Ausserachtlassung der von der allgemeinen seemännischen Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorsicht entstehen.

II. Exegese.

„ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft".

Die Worte sind auf englische Verhältnisse zugeschnitten und geben ins Deutsche übersetzt folgenden Sinn:

Die Nichterfüllung der durch das Gesetz im Interesse der Sicherheit der Seefahrt auferlegten Pflichten begründet entweder eine beschränkte Haftung des Rheders mit Schiff und Fracht, oder eine unbeschränkte Haftung des Rheders mit seinem ganzen Vermögen (in beiden Fällen liegt eine persönliche Haftpflicht vor), oder eine persönliche Haftung des Schiffers oder der Mannschaft im eigentlichen Sinne, d. h. eine unbeschränkte Haftung.

Im Englischen bedeuten die Worte:

Das zulässige gerichtliche Verfahren ist entweder ein sogenanntes procedere in rem durch gerichtliche Beschlagnahme des Schiffes oder in personam gegen Rheder, Schiffer, Mannschaft. Das Verfahren in personam gegen den Rheder kann ebensowohl auf den Normalsatz der englischen Rhederhaft (8 und 15 Pfd. Sterl. pro Schiffstonne) beschränkt, wie auf das ganze Vermögen des Rheders ausgedehnt sein. Die Haftung des Schiffers und der Mannschaft ist auch in England eine unbeschränkte.

„Halten eines gehörigen Ausgucks".

Je unsichtiger die Luft, je schlechter das Wetter, je grösser die Fahrgeschwindigkeit, je geringer die Steuerfähigkeit des Schiffes, je befahrener der Seeraum ist, um so grösser muss die Aufmerksamkeit und die Kopfzahl der zum Ausguck verwendeten Personen sein.

Der Platz für das Halten eines gehörigen Ausgucks ist derjenige Theil des Schiffes, welcher den besten Ueberblick gewährt, das früheste Erkennen einer Kollisionsgefahr ermöglicht. Das ist auf Dampfern regelmässig die Back des Schiffes. In seltenen Fällen ist es die Kommandobrücke, falls diese, wie es neuerdings bisweilen geschieht, bis an den Fockmast herangerückt ist. Auf Seglern ist der freieste Ausguck vom Mars aus.

Zu einem gehörigen Ausguck gehört auch die Herstellung einer prompten Kommunikation zwischen den Ausgucksleuten und dem wachhabenden Offizier auf der Kommandobrücke und ein korrektes Melden des gesichteten Lichtes nach Farbe und Peilung und der Art des Gegners, ob Segler, Dampfer oder Ruderboot.

„Vorsichtsmaassregel, seemännische Praxis, besondere Umstände".

Die Verhältnisse sind zu mannichfaltig, um anders als in Beispielen dargestellt werden zu können.

Die goldene Grundregel guter Seemannschaft auf dem Gebiete der Ausweichetaktik ist:

Passire nie ein Schiff vor dem Bug, wenn Du Deiner Sache nicht sicher bist. Sicher kannst Du Deiner Sache nur sein, wenn Du ohne Kursänderung in der Lage bist, den fremden Schiffskurs vor dem Buge des Gegners zu kreuzen. In dieser Lage bist Du nur bei genügendem Abstande. Genügend ist dieser Abstand aber nur, wenn zu der räumlichen die zeitliche Entfernung vom Gegner hinzutritt, d. h. wenn derselbe nicht eine im Einzelfalle erhebliche grössere Fahrt hat als Dein Schiff. Denn jede Ruderlage hemmt Deine Fahrt.

In Anwendung auf Dampfschiffe lautet diese Regel:

Kein Dampfschiff soll ohne Evidenz der sicheren Ausführbarkeit vor dem Buge eines anderen Dampfers von Backbord nach Steuerbord vorübergehen.

Treffen die Kurse im spitzen Winkel zusammen (), so drehe vom Gegner weg.

Treffen die Kurse im stumpfen Winkel auf einander (), so drehe nach dem Gegner hin.

In beiden Fällen hat das empfohlene Manöver die Tendenz, die kreuzenden Kurse in parallele zu verwandeln, die Gefahr in Gefahrlosigkeit zu übersetzen.

Auch dann noch ist es eine durch die gute Seemannschaft geforderte Vorsichtsmaassregel, vom Gegner wegzudrehen, wenn man gleiches zu gleichem Lichte so nahe voraus hat, dass das Bestreben der Vergrösserung des Raumes zwischen den gleichen Borden beider Schiffe als natürlich und gerathen erscheint. Dieses Manöver bewirkt einen divergirenden Kurs an Stelle eines wegen seiner Nähe zum fremden Kurse gefahrvollen parallelen Kurses.

Der Backbordhalser beim Winde muss in der Regel vor dem Steuerbordhalser am Winde nach Lee ausweichen, weil es leichter und sicherer ist, leewärts und hinter dem entgegenkommenden Schiffe herumzugehen, als quer vor dem Buge desselben vorbeizusteuern. Ein Ausweichen an der Windseite ist nur statthaft, wenn der Gegner so weit in Lee liegt oder nach Lee abhält, dass in Lee nicht an ihm vorbeizukommen ist. Das ist meist der Fall bei einer Peilung von 5 bis 7 Strich an Steuerbord.

Die Ursachen, welche Zusammenstösse von Schiffen herbeiführen, sind, soweit sie sich auf menschliches Verschulden zurückführen lassen, aus dem Gesichtspunkte der Kursänderung in der Hauptsache dreifacher Art:

1. Eine verspätete Ruderlage, herbeigeführt durch ein zu langes Zögern in der Benutzung des zur Verfügung stehenden Raumes und der Zeit, nachdem man die Lage beider Schiffe zu einander ausgemacht hatte.

 Das ist der häufigste Fall bei klarem Wetter.
2. Eine verfrühte Ruderlage, herbeigeführt durch eine Voreiligkeit im Entschlusse, bevor man die Lage der Schiffe zu einander ausgemacht hatte.

 Das ist der häufigste Fall bei unsichtigem Wetter.
3. Eine durchweg verbotene Ruderlage, bestehend in einem Abweichen vom Kurse in den Fällen, wo das Gesetz das Halten des Kurses anordnet.

Hierzu kommt noch als vierter, glücklicherweise jetzt seltener werdender Fall:

Eine im Einzelfalle verkehrte Ruderlage, bestehend in dem gedanken-

oder unterschiedslosen Gebrauch des sogenannten Backbordruders (richtiger des Steuerbordruders, nämlich des Legens der Pinne an Backbord).

Zu den häufigsten Mängeln guter Seemannschaft, soweit das Strassenrecht in Frage kommt, gehören:

Die Unkenntniss der Grösse des Drehkreises des eigenen Schiffes bei gegebener Fahrgeschwindigkeit unter Hartruder;

die Unkenntniss der Zeit der Drehung bei gegebener Fahrgeschwindigkeit durch 1 Strich bis zu 32 Strichen;

die Unkenntniss der Länge des Raumes und der Zeit, welche erforderlich sind, um das Schiff bei gegebener Fahrgeschwindigkeit durch Reversiren der Maschine zum Stillstande sowie zum Rückwärtsgehen zu bringen.

Es genügt, dass der Schiffer sich Kenntniss folgender Thatsachen verschaffe:

der Länge der Sehnen des Drehkreises vom Ausgangspunkte der Schiffsdrehung an bis zum Momente, wo der Schiffskopf 2 bis 8 Striche gedreht hat,

der Grösse der Winkel, welche diese Sehnen mit dem Ursprungskurse, d. h. dem Kurse vor Beginn der Drehung, bilden,

der Zeitdauer, welche das Durchlaufen dieses Raumes beansprucht.

Der Dampfschiffsführer muss diese drei Momente bei langsamer, halber und voller Fahrt und bei grösstem, mittlerem und geringstem Tiefgange seines Schiffes genau wissen.

Dann ist er auch befähigt, die allgemein bekannten auf die Schiffsdrehung abändernd wirkenden Einflüsse des Windes und der Wellen in erfolgreiche Berücksichtigung zu nehmen.

Der für Strassen-Recht und -Pflicht maassgebende Kurs ist der gesteuerte Kurs. Wo aber zwischen diesem und dem behaltenen Kurse eine Differenz besteht, also wo das Schiff Abtrift hat, bezw. das eine Schiff stärker abtreibt als das andere, da kann eine sonst gefahrlose Situation gefährlich, ein sonst sicherndes Ausweichungsmanöver erfolglos werden.

Gleiches zu gleichem Lichte kann unter diesen Umständen Gefahr bergen und ein Herumgehen hinter dem Heck kann weniger sicher sein als ein Vorbeifahren vor dem Bug.

Ein in freier Fahrt befindliches Schiff muss einem vor Anker liegenden, beigedrehten, unter kleinen Segeln beiliegenden, vor seinen Fischernetzen reitenden, in der Wendung begriffenen oder sonstwie in seiner freien Bewegung behinderten Schiffe z. B. einem Schiffe, welches die Wendung versagt hat und weder luvt noch abfällt, u. s. w. aus dem Wege gehen.

Der Führer eines zum Ausweichen verpflichteten Schiffes darf nicht in solcher Nähe des Kurshalters wenden, dass ein Versagen der Wendung zur Kollision führt.

Er darf nicht zu nahe an den Gegner herangehen, wenn bei der herrschenden Witterung eine einfallende Böe sein Abfallen zum Zwecke des Ausweichens vereiteln würde, oder durch den Sogg des anderen Schiffes die eigene Ruderwirkung paralysirt werden würde.

Ein nachfolgendes Schiff muss, wenn bei unverändertem Kurse ein Zusammen-

stoss mit dem über Stag gehenden Vorsegler zu gewärtigen ist, gleichfalls wenden, auch wenn es seinen Schlag noch nicht ausgesegelt haben sollte.

Besonders ist die Unsitte zu vermeiden, den gesichteten Gegner in knapper Peilung zu halten. Denn bei unbeständigem Winde pflegen Schiffe 1, $1^1/_2$, ja sogar 2 Striche zu gieren. Daher empfiehlt sich auch bei schralendem Winde für den Kurshalter das Aufluven, nicht das Abhalten. Ein unbedeutendes Abfallen kann nur allzuleicht auf dem anderen Schiffe als die Wirkung des eigenen Fortganges angesehen werden.

Es ist ein Verstoss gegen die gute Seemannschaft, in der Nähe anderer in Fahrt befindlicher Schiffe am Anker auf Wind und Strom zu drehen. Der Führer eines in einen Hafen einlaufenden Schiffes hat kein Recht, durch dieses Manöver auslaufende Schiffe zu behindern und die Gefahr eines Zusammenstosses zu schaffen. Er hat vielmehr zu warten, bis er reine Bahn vor sich hat.

Auch ein vor Anker liegendes Dampfschiff ist in der Lage, rückwärts zu gehen, falls es Dampf in den Kesseln hält. Es braucht nur gleichzeitig Kette zu stecken. Hierdurch kann es nicht minder das Auftörnen beschleunigen, wo dies noth thut.

Zwei vor Anker liegende Schiffe müssen in solcher Entfernung von einander liegen, dass sie mit der nach Sachlage nöthigen Kette frei von einander schwoien können.

Das später zu Anker gehende Schiff hat also diesen Abstand von dem bereits ankernden Schiffe inne zu halten. Es hat sich so einzurichten, dass es trotz triftig werdenden Ankers das andere Schiff vor Anker noch klaren kann.

In Häfen und auf Rheden, von wo auch zur Nachtzeit mit Ebbe wie Fluth Schiffe auslaufen, ist ein Auftörnen (Schwoien in diesem Sinne) am Anker bei Nacht wegen des täuschenden Lichterwechsels resp. -Verschwindens und der Sperrung des Fahrwassers ein Verstoss gegen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers. Der ankommende Schiffer hat sein Schiff an der an seiner Steuerbordseite befindlichen Grenze des Fahrwassers so lange festzulegen, bis die Ausführung jenes Manövers die ausgehenden Schiffe nicht mehr gefährden kann.

Ueberall, wo ein Schiff Ankergrund hat, ist der Führer, mag sein Schiff in Fahrt sein oder nicht, verpflichtet, seine Anker klar zum Fallen zu halten. Denn das Fallenlassen der Anker ist ein vorzügliches Mittel, die Fahrt des Schiffes schnell zu hemmen, und es ist ein Verstoss gegen die gute Seemannschaft, sich dieses Hülfsmittels zu berauben, wo sein Gebrauch nothwendig werden kann.

Mindern der Fahrt, Stoppen und Rückwärtsarbeiten der Maschine sind nicht immer die ausreichenden Maassregeln, um eine Kollision zu verhüten.

Ein Dampfschiffsführer, welcher in dickem Nebel auf Ankergrund sein Schiff so langsam, als der Maschinengang es zulässt, fahren lässt und plötzlich in der Nähe die Glocke eines Schiffes vor Anker hört, ohne dasselbe in Sicht zu haben, muss seine Anker unverzüglich fallen lassen. Das Reversiren der Maschine ist durchaus nicht immer genügend, und da er ein effektvolleres Mittel besitzt, um das Schiff ausser Fahrt zu setzen, nämlich seine Anker, so darf er diese Hülfe nicht unbenutzt lassen, sobald er sich auf Ankergrund befindet.

Wenn ein Schiff seine Fahrt einstellt, ohne zu ankern oder eigentlich manövrirunfähig zu sein, so darf es durch eines der in art. 5 und 8 vorgeschriebenen Signale

den herankommenden Schiffen nicht signalisiren, dass es nicht in Fahrt befindlich ist, sondern muss durch Flackerfeuer etc. die Aufmerksamkeit des fremden Schiffes erregen und ihm kenntlich machen, dass etwas nicht in Ordnung ist. art. 23 und 24.

Ein Dampfschiff, welches durch seinen eigenen Rauch seine Seitenlichter verdunkelt, muss die Fahrt mindern, wofern es nicht mit einem Rauchverzehrer ausgerüstet ist, der bei achterlichem, besonders Backstagswind, die Verdunkelung der Seitenlichter hindert.

Schleppdampfer müssen unter Umständen, wenn angängig, längsseits schleppen. Denn lange Schleppzüge schwoien bei Fahrt gegen den Wind und schlagen hinten aus.

Wenn man im Nebel nach Maassgabe seiner Dichtigkeit überhaupt noch langsam fahren darf, so sollte man doch stets die volle Dampfkraft in Reserve halten.

Ein beigedrehtes Schiff — und das ist wohl zu beachten — ist entweder ein Beimwinder oder ein Raumwinder, meist liegt es bei halbem Winde (d. h. raumem Winde) beigedreht.

Dagegen das unter kleinen Segeln beiliegende Schiff ist ein Beimwinder.

In gewundenen Fahrwassern setzt zuweilen eine starke Strömung von einer Landspitze nach der gegenüberliegenden Bucht hinüber und bewirkt ein Scheeren der Schiffe, welche die Landzunge umfahren, schräg über den Strom. Die Einrede der Unkenntniss dieser Sachlage ist da unbeachtlich, wo dem Schiffer die Hülfe von Lootsen zur Verfügung steht.

Es ist unvorsichtig, dass ein kleiner Segler, welcher sich ausserhalb eines engen Fahrwassers befindet, über die Sände in die tiefe Fahrrinne einläuft, während ein grosser Dampfer sich nähert. Der Segler hat sich vielmehr so lange, bis der Dampfer passirt hat, ausserhalb des Fahrwassers zu halten.

Auch Segelschiffe sind in der Lage, ihre Fahrt zu mindern, zu stoppen und rückwärts zu gehen.

Sie mindern ihre Fahrt durch Wegnehmen von Segeln.

Sie sistiren die Fahrt durch Beidrehen, Backbrassen, in den Wind schiessen. Das Backbrassen lässt sich am leichtesten mit Erfolg auf dem Beimwinder ausführen. Der Raumwinder wird zu dem Ende am besten in den Wind drehen.

Wo die einfache Ruderlage zu einem wirkungsvollen Ausweichen nicht ausreicht, da muss die Gaffelpiek heruntergefiert oder die Vorschoote fliegen gelassen werden, oder die Raaen sind backzubrassen u. s. w.

Die alte gute Sitte, dass man die Absicht des Abhaltens durch Ausholen der Besahnschoote, die Vorbereitung zum Anluven durch Fliegenlassen der Ausklüverschoote den Gegner kundgab, kommt heutzutage mehr und mehr ausser Gebrauch.

Auch die Praxis des „Achteraussackens“, in irgendwie zweifelhaften Fällen (auch auf Raumwindern mittelst Anluven) hat sich heutzutage leider verloren.

Ein Backbordhalser beim Winde, welcher soeben über Stag gegangen ist, und gerade anfängt, wieder Fahrt durchs Wasser zu machen, kann einem sich ihm unterdessen nähernden Beimwinder mit Steuerbordhalsen nicht wohl aus dem Wege gehen. Letzterer ist daher, wofern dem Backbordhalser nicht wegen unzeitiger Vornahme seines Manövers ein Vorwurf zu machen ist, verpflichtet, den Verhältnissen Rechnung zu tragen und aus dem Wege zu gehen. Ein Zusammenstoss ist zu seinen Lasten.

Desgleichen ist der Steuerbordhalser beim Winde gehalten, dem Beimwinder mit Backbordhalsen, welcher nicht in den Wind schiessen kann, ohne eine Kollision herbeizuführen, und nicht abhalten kann, ohne auf eine Untiefe zu gerathen, auszuweichen. Er ist Schuld am Zusammenstoss, wofern nicht den Backbordhalser der Vorwurf der Verspätung trifft.

Der Beimwinder ist zum Ausweichen verpflichtet, wenn der Raumwinder ihm nicht anders als durch Auf-den-Strand-laufen Platz zu machen im Stande ist.

Ein Schiff, welches backgebrasst hat und lothet, ist in Fahrt und manöverirfähig im Sinne des Gesetzes. In der Regel ist es gar nicht nöthig, zum Zwecke des Lothens beizudrehen. Bei gutem Wetter (bis Windstärke 6: einfach gereefte Marssegel, Bramsegel fest) braucht man nur die Segel zu mindern und anzuluven.

Bei Windstärke 7 (doppelt gereefte Marssegel, Grosssegel und Klüver fest) und 8 (dreifach gereefte Marssegel) genügt es, Schrägsegel ein- und Fock aufzuholen und ein wenig anzuluven. Das Schiff macht dann nicht mehr Fahrt als ein backliegend treibendes, nämlich etwa 2 Seemeilen in der Stunde. Ein backliegendes Schiff ist schwierig am Winde zu halten, da es die Tendenz hat, quer vor Wind und See sich zu legen, kann dagegen leicht zum Abfallen gebracht werden. Das Abhalten ist daher für ein solches Schiff auch das rathsamste Manöver, nicht das Anluven, um einen Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe zu vermeiden. Will das Schiff auf das Ruder allein nicht abfallen, so muss man rechtzeitig die Stagsegelschoote luvwärts holen und die Segel am Grosstop vierkant oder zum Killen stellen, auf Schoonern oder Galeassen die Fallen der Gaffelsegel loswerfen. Freilich ist es bei Sturm (Windstärke 9) und hohem Seegange dann gefährlich, wieder anzuluven, sobald der Wind achterlicher als dwars einkam.

Hiernach ist jedes nicht am Winde liegende Schiff ein Raumwinder, auch das beigedrehte Schiff. Ein mit dem Wind an Steuerbord backliegendes Schiff muss, wenn sich ihm ein Raumwinder mit dem Winde an Backbord nähert, bei Nacht das Lothen einstellen und vollbrassen. Es darf nicht liegen bleiben, weil der Gegner nicht sieht, dass es backgebrasst hat, und daher seine Abtrift nicht in Anschlag bringen kann. Ueberhaupt ist es eine goldene Schifferregel, keinen Augenblick länger, als unumgänglich nöthig ist, back zu liegen.

Ein beigedrehtes Schiff ist regelmässig nur in sehr beschränktem Sinne steuerfähig und oft nicht Herr seiner Bewegungen. Es ist wie ein im Wenden begriffenes und ein vor Anker liegendes Schiff in seinen Bewegungen gehemmt.

Aber es bewegt sich doch durchs Wasser und ist im Sinne des Gesetzes in Fahrt. Ein Signal für die Kenntlichmachung seiner Lage hat ihm das Gesetz nicht ertheilt. Das beigedrehte Schiff unterliegt daher ebenso wie das unter kleinen Segeln beiliegende Schiff den strassenrechtlichen Pflichten eines Schiffes in Fahrt. Es muss also bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen erforderlichen Falles seine Segelführung resp. -Stellung ändern, um Platz machen zu können.

Das verlangt der Seegebrauch aber nicht von solchen Segelschiffen, sobald ihre Situation erkennbar ist, d. h. bei Tage in den meisten Fällen.

Anders bei Dampfschiffen. Vor den Flussmündungen sieht man zu gewissen Zeiten bisweilen eine Mehrheit von Schleppdampfern mit zurückgeschobenen Feuern beiliegen und auf Schleppgelegenheit warten. Sie gebrauchen auch dann und wann ihre Maschinen, um einige Schläge rückwärts zu machen und sich so auf der Stelle

zu halten. Durch das Zurückschieben der Feuer versetzt sich der Dampfschiffsführer selbst in eine relativ hülflose Lage, und das darf er überall da nicht thun, wo er hierdurch an Erfüllung seiner strassenrechtlichen Pflichten behindert wird. Es ist unzulässig, das Strassenrecht an sich zu reissen und die Weichepflicht von sich auf andere abzuwälzen, wenn man in der Lage sein könnte, seiner Pflicht nachzukommen.

Allerdings hat das sich nähernde Schiff in Fahrt sein Bestes zu thun, um einen Zusammenstoss zu vermeiden und daher nach Kräften der erkannten Situation Rechnung zu tragen.

Ein beigedrehter Schlepper fährt nicht unter Verwendung von Dampfkraft, aber er ist doch unter Dampf, er hält Dampfspannung, mag sie auch noch so gering sein.

Dampfschiffe drehen bei, indem sie entweder mit dem Kopfe 2 bis 3 Striche vom Winde liegen oder, wenn das Schiff, wie dies bei schwerer See der Fall ist, nicht innerhalb dieser Striche auf die See sich halten lässt, sich so legen, dass der Wind 3 bis 4 Striche achterlicher als dwars einkommt (das Hinterschiff wird bis auf 4 bis 6 Striche an den Wind gebracht).

Dabei stoppen sie die Maschine oder lassen sie nur ganz wenige Umdrehungen machen. Dann treiben sie im Sturm 2 bis 3 Knoten ab.

Die Erklärung dieser Thatsache ist sehr einfach.

Einem beigedrehten Segelschiffe dient der luvwärts befindliche Sogg als Wellenbrecher und um so mehr, je weniger Fahrt der Segler macht.

Das Vorderschiff ist wegen der wenn auch geringen Vorwärtsfahrt am wenigsten geschützt und nimmt die meisten Brecher über.

Wird ein Dampfer in der beschriebenen Weise beigedreht, so steht sein Sogg oder Kielwasser fast genau in den Wind auf. Gerade hinten verursacht die Schraube den stärksten Sogg, an dem die See sich bricht.

Im Falle der Unvermeidlichkeit des Zusammenstosses besteht die beiderseitige resp. allseitige Pflicht der Abschwächung der Stärke und Art des Zusammenstosses.

Jedes Schiff, sei es Dampfer oder Segler, muss einem Kriegsschiffsgeschwader, mag dasselbe manöveriren oder in Linie vorrücken, aus dem Wege gehen.

Eine besondere Betrachtung verdient noch der Fall eines Schleppzuges.

Geschlepptes Schiff ist dasjenige Schiff, welches nicht ausschliesslich durch eigene (Segel- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Dampf-) Kraft, sondern ganz oder theilweise durch eine fremde treibende Kraft, speziell durch ein vorgespanntes oder längsseits gekuppeltes Schiff, fortbewegt wird.

Schlepper ist dasjenige Schiff, welches seine Triebkraft (Segel- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Dampf-) nicht ausschliesslich zum eigenen Fortgange, sondern gleichzeitig zur Fortbewegung eines anderen Schiffes verwendet.

Dass der Schlepper im Dienste des geschleppten Schiffes stehe, d. h. kontraktlich zu Schlepperdiensten sich verpflichtet habe, ist nicht nothwendig. Es kommt auch ein Schleppen aus purer Gefälligkeit vor, aber freilich nur sehr selten. Auch kommt es an einzelnen Orten vor, dass der Schlepper Pfadweisung und Kommando übernimmt.

Schleppzug oder Schiffszug ist die Einheit von Schlepper und geschlepptem Schiffe resp. einer Vielheit geschleppter Fahrzeuge oder mehrerer Schlepper und eines oder mehrerer geschleppter Schiffe.

Ist der Schlepper ein Dampfschiff, das geschleppte Schiff ein Segelschiff oder ein schwer lenkbarer Dampfer, so kann das geschleppte Schiff regelmässig keine andere Bewegung als der Schlepper machen, höchstens nach der einen oder anderen Seite soweit ausscheeren, als die Schlepptrosse es gestattet.

Jedes wahre Ausweichemanöver dependirt vom Schlepper.

Die Frage, wie die Vertheilung der Rechte und Pflichten im Sinne des Gesetzes unter einen Schleppzug und einen Einzeldampfer oder Einzelsegler zu erfolgen habe, ist in dreifacher Weise beantwortet worden.

Die erste Meinung ist:

> Der Dampfschlepper ist ein Dampfschiff und hat die Rechte und Pflichten eines solchen. Das geschleppte Segelschiff ist (wie das geschleppte Dampfschiff, mag es Dampf auf haben oder nicht) im Sinne des Gesetzes ein Dampfschiff. Denn es ist unter Dampf. Es ist gleichgiltig, ob die Dampfkraft in oder vor dem Schiffe (welches geschleppt wird) wirksam ist.
>
> Es hat also die Pflichten eines Dampfers in aller und jeder Hinsicht.

Diese Ansicht findet im Gesetze keine Stütze, da nach art. 1 nur jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, als Dampfschiff gilt, also nur ein solches Schiff, welches in sich selbst die Dampfkraft trägt. Das geschleppte Segelschiff darf daher nicht das weisse Dampfertoplicht führen.

Es widerspricht aber auch der Natur der Sache, einem geschleppten Segelschiffe, welches den Kurs eines an Steuerbord befindlichen Dampfers kreuzt oder einem Dampfer gerade entgegenfährt, ganz allgemein, auch bei raumem Winde, auch wenn es seine Segel gestrichen hat u. s. w., die Pflicht aufzuerlegen, seine Fahrt zu mindern, zu stoppen und rückwärts zu gehen. Das ist in sehr vielen Fällen einfach unmöglich. Ultra posse nemo obligatur.

Die zweite Meinung ist:

> Der Dampfschlepper ist ein Dampfschiff und hat die Rechte und Pflichten eines solchen. Das geschleppte Segelschiff ist im Sinne des Gesetzes ein Segelschiff und hat in all und jeder Hinsicht die Rechte und Pflichten eines Segelschiffes.

Diese Auffassung scheitert an den Bedingungen physikalischer Möglichkeit. Denn während der Dampfschlepper jedem Segelschiffe und an Steuerbord befindlichen Dampfschiffe aus dem Wege gehen muss, soll das Segelschiff jedem Dampfer gegenüber Kurs halten und als Steuerbordhalser am Winde auch jedem Segelschiffe gegenüber, als Beimwinder jedem Raumwinder, als Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord jedem Raumwinder mit dem Winde von Backbord, als Raumwinder in Lee jedem Raumwinder zu Luv, als Raumwinder jedem Vormwinder gegenüber. Das kann es aber nicht, da es durch die Schlepptrosse gefesselt ist. Wenn es gar keine Segel führt, so ist es jeder aus Rücksicht auf die Segelführung gegebenen Vorschrift entrückt.

Diese Auffassung widerstreitet aber auch dem Gesetze, welches für das gegen den Wind fahrende Segelschiff — und in dieser Lage kann der geschleppte Segler sich befinden — naturgemäss keine Bestimmung enthält.

Die dritte Meinung ist:

Der Dampfschlepper ist ein Dampfschiff und hat die Rechte und Pflichten eines solchen.

Das geschleppte Segelschiff ist, was die Lichterführung anlangt, ein Segelschiff, und was die Ausweichepflicht anlangt, ein Anhang, ein Theil des Dampfschleppers aber darum doch kein Dampfschiff.

Es folgt dem Kurs und den Pflichten des Dampfers.

Beide Schiffe sind im Sinne des Gesetzes eine Einheit.

Sie dürfen nicht isolirt betrachtet und behandelt werden, denn sie sind durch die Schlepptrosse an einander gefesselt.

Sie bilden beide zusammen den Schleppzug.

Derselbe besteht aus einem in seiner Manöverirfähigkeit allemal beschränkten Dampfer und einem in seiner Manöverirfähigkeit bald erhöhten, bald beengten (Dampf- oder) Segelschiffe, in der Regel allerdings beengten Schiffe.

Der Schleppzug steht also unter der Regel der „besonderen Umstände" nach art. 24. Er muss auf engen Fahrwassern die an Steuerbord gelegene Seite des Fahrwassers inne halten. Er muss Dampfern wie Seglern gegenüber sich als Dampfer verhalten und gegebenen Falles nach bestem Vermögen auszuweichen bestrebt sein. Es muss sein Ausweichemanöver, eben mit Rücksicht auf seine Unbehülflichkeit, ganz besonders frühzeitig und energisch markiren.

Aber auch der Gegner, ob Dampfer oder Segler, hat die durch die besonderen Umstände gebotenen Vorsichtsmaassregeln nicht ausser Acht zu lassen. Er muss den Manövern des Schleppzuges nach Möglichkeit sekundiren.

Nur im Nothfalle, d. h. wenn der rechte Augenblick zu dem nach Sachlage regelmässigen, gewöhnlichen Manöver verpasst ist, gilt die Regel des art. 23.

Vielfach wird der Dampfschlepper nichts Besseres thun können, als, wenn er mit hinlänglich langer Trosse schleppt, zu stoppen und rückwärts zu gehen, so dass das geschleppte Schiff von hinten längsseits ihm aufläuft. Es ist dann Sache des Gegners, sich nach Kräften zu salviren.

Ein von einem Dampfschlepper bugsirtes Dampfschiff, welches zufällig keinen Dampf auf hat und auch kein Segel führt, darf die gewöhnlichen Dampferlichter nicht führen; denn obgleich es in sich die Mittel hat, Dampfkraft zu entwickeln und unter dem Dampf des Schleppers fährt, so hat es doch thatsächlich keinen Dampf auf, ist nicht unter Dampf. Die Fähigkeit, selbst unter eigenem Dampf zu sein und denselben zu benutzen, unterscheidet dieses Schiff von dem geschleppten Segler. Ist das geschleppte Dampfschiff in Folge erlittener Havarien oder einer starken Schlagseite manöverirunfähig, so führt es die farbigen Seitenlichter und die 3 rothen Toplichter oder bei Tage nur die 3 schwarzen Bälle. Ist es intakt und nicht unter Dampf, aber unter Segeln, so führt es als Segelschiff nur die Seitenlichter.

Der manöverirunfähige Segler im Schlepptau ist bei Nacht fast nie von dem in gleicher Lage befindlichen geschleppten Dampfer zu unterscheiden, und bei Tage nicht immer.

Aus dem Gesagten folgt, dass ein aus einem schleppenden Segelschiffe und geschleppten Segler oder Dampfer bestehender Schleppzug den die Navigirung des führenden Schiffes normirenden Fahrregeln folgt.

In diesem Falle ist auch ein Dampfschiff unter eigenem Dampfe, aber im Schlepptau eines Seglers, nur ein Anhang des Segelschiffes. Eine solche Konstellation ist allerdings selten, aber schon dagewesen. Z. B. ein Dampfer mit havarirtem Maschinenkessel benutzt lediglich die Hülfskessel, welche aber nicht genügend Dampf entwickeln, oder die Kohlen sind so knapp geworden, dass er nur mit reduzirtem, zum Steuern unzulänglichem Dampfe fahren kann, und daher nimmt er die Hülfe eines Seglers — die nächste beste — in Anspruch.

Ein Aufkreuzen in engem Fahrwasser im Tau eines Seglers ist, sobald andere Schiffe dasselbe Fahrwasser benutzen, ein Verstoss gegen die Regel der guten Seemannschaft. Der Schleppzug ist nicht befugt, einseitig sein Interesse der Fahrtförderung in den Vordergrund zu drängen, das Fahrwasser durch die Schlepptrosse zu sperren und der gefahrlosen Benutzung seitens anderer Schiffe zu entziehen.

Es ist durchaus verkehrt, einem Schleppdampfer mit Schiffen im Tau auch in engen Gewässern die Pflichten eines Dampfers unbeschränkt aufzuerlegen. Mit einem Schiffe im Schlepptau kann ein Dampfer sich noch einigermaassen helfen, mit zwei und mehreren im Schlepptau ist ihm die Manöverirfähigkeit fast gänzlich genommen. Daher herrscht unter den Seeleuten seit lange eine gleichsam stillschweigende Uebereinkunft, einem Schleppzuge überall und jedesmal, wo man dazu im Stande ist, in engen Fahrwassern auszuweichen.

Schleppt ein Segler ein havarirtes Schiff, so wird man bei Nacht meistens das geschleppte Schiff nicht als solches erkennen können, da der schleppende Segler kein Schleppersignal führt. Ein Schleppersignal giebt es eben nur für Dampfer und für diese auch nur bei Nacht. Schleppt ein Segler ein auf See von der Besatzung verlassen vorgefundenes Schiff, so ist der die Bergung unternehmende Segelschiffsführer verpflichtet, auf dem Wrack die Signale für manöverirunfähige Schiffe zu hissen. Denn dadurch, dass er Maass und Richtung der Bewegung des treibend angetroffenen Wracks vermittelst der Schlepptrosse bestimmt, übernimmt er zugleich die Pflichten des Führers dieses von seiner Besatzung verlassenen Schiffes.

Das schleppende Segelschiff kann in den seltensten Fällen anluven oder gar wenden und ist in der Regel zum Abhalten genöthigt.

Auf 2 Seemeilen Entfernung und mehr erscheinen Schleppdampfer-Fockstaglaternen wegen des geringen Abstandes von einander (1 Meter) vielfach als ein Licht. Die beiden Lichtquellen fliessen sozusagen zusammen. Daher ist schon beim Sichten eines weissen Lichtes in dieser Entfernung Vorsicht und unter Umständen Fahrtminderung am Platze.

Für ein Schleppdienste verrichtendes Segelschiff sind — wie gesagt — keine besonderen Kennzeichnungssignale vorgeschrieben. Hieraus entspringt bei Nacht die Gefahr, dass ein unter dem Heck des Schleppseglers passirendes Schiff gegen die Trosse fährt und diese bricht oder mit dem nachfolgenden geschleppten Schiffe zusammenstösst. Ein solches Durchfahren zwischen dem Schleppzug ist schon wiederholt vorgekommen, glücklicherweise ist der Verlauf meist insofern günstig, als durch den Bruch der auf der See stets sehr langen Trosse nur die Verbindung des schleppenden Seglers mit dem geschleppten Schiffe zerstört wird. Eine Schuld ist dem hindurchfahrenden Schiffer speziell bei Nacht nur in seltenen Fällen beizumessen, da er die Trosse nicht sehen konnte.

Mangels entgegenstehender Flussfahrordnungen normirt art. 24 auch das Ver-

halten von Dampfern und Ruderbooten zu einander. Und ebenso ist art. 24 der einzige Satz, unter dem sich die sogenannte Regel der parallelen Kurse subsumiren lässt, und welcher für das Verhalten zweier Beimwinder über denselben Bug beim Aufkneifen des in Lee segelnden maassgebend ist.

Schliesslich bestimmt sich auch das gegenseitige Verhalten des Lootsenfahrzeuges auf der Station in Dienst und des sich nähernden anderen Schiffes nach dem art. 24, und zwar dahin, dass das Lootsenboot sich aus dem Wege zu halten, das andere Schiff ihm hierbei zu sekundiren hat. Das geschieht entweder durch Kurshalten $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Fahrtmindern und Stoppen etc., an den Wind gehen, in den Wind schiessen etc., wenn das andere Schiff einen Lootsen haben will, oder aber regelmässig durch einfaches Kurshalten, falls das andere Schiff keinen Lootsen haben will.

Denn das Lootsenboot im Stationsdienste kann aus den Seitenlichtern des sich nähernden Dampfers oder Seglers in Verbindung mit der Peilung den ungefähren Kurs des Gegners ermessen, während es mit dem einzigen weissen Lootsenlichte alle anderen Schiffe im Zweifel über seinen angelegenen Kurs lässt.

Das Lootsenboot ist also leichter in der Lage auszuweichen, als das sich nähernde Schiff, weil es die Situation besser zu überblicken und zu beurtheilen in der Lage ist.

Die Station gleicht dem Portal eines Hauses, durch welches alle Ein- und Ausgehenden passiren müssen, das Lootsenboot dem Portier, welcher die Thore öffnet und die Wege weist und dabei immer hübsch Platz macht und nicht sich wie ein Pfahl in den Weg pflanzt. Der Lootse kennt das Fahrwasser, der andere Schiffer vielleicht nicht; das Lootsenboot ist in der Regel ganz besonders manöverirfähig im Vergleich zum anderen Schiffe; endlich ist es in vielen Fällen gerade das Lootsenboot, welches auf das andere Schiff abhält, um ihm seine Dienste anzubieten, und hierdurch erst eine Kollisionsgefahr schafft, zumal wenn das andere Schiff überall keine Lootsensignale gegeben hatte.

§ 64.

9. Ausschliessbare Gewässer.

Artikel 25.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: von einer gesetzlich hierzu berufenen Lokalbehörde erlassen werden.

England: Kauffahrteischifffahrts-Verbesserungsgesetz vom 29. Juli 1862 (25. und 26. Victoria c. 63) sect. 31:

Alle Regeln in Betreff der Lichter und Signale, welche von den die Gewässer eines Hafens, Stromes oder anderen Binnengewässers befahrenden

Schiffen geführt werden müssen, oder in Betreff der von diesen Schiffen zu ergreifenden Maassregeln behufs Verhütung von Schiffszusammenstössen (alle diese Regeln), welche von oder kraft der Zuständigkeit eines Ortgesetzes erlassen worden sind oder späterhin noch werden erlassen werden, sollen in voller Kraft und Wirkung fortbestehen und sein, ungeachtet des Inhaltes dieses Gesetzes oder des Anhanges (Strassenrecht) zu demselben.

sect. 32.

Sollten für einen Hafen, Strom oder anderes Binnengewässer derartige Regeln von oder kraft der Zuständigkeit eines Ortsgesetzes nicht erlassen sein oder nicht erlassen werden können, so soll der Geheime Rath Ihrer Majestät auf Antrag der Hafenbehörde oder etwaigen Körperschaft, welchen die Rechtspflege auf den Gewässern dieser Häfen, Flüsse oder Binnengewässer zusteht oder von welchen sie ausgeübt wird, oder, wo keine solche Hafenbehörde oder Körperschaft besteht, auf Antrag von bei der Schifffahrt auf diesen Gewässern interessirten Personen, befugt sein, Regeln in Betreff der zu führenden Lichter oder Signale sowie in Betreff der zur Verhütung von Zusammenstössen von den diese Gewässer befahrenden Schiffen zu ergreifenden Maassregeln zu erlassen. Die solchergestalt erlassenen Regeln sollen hinsichtlich der diese Gewässer befahrenden Schiffe dieselbe Kraft haben, als wenn sie in dem Anhange (Strassenrecht) zu diesem Gesetze enthaltene Vorschriften wären, ungeachtet des Inhaltes dieses Gesetzes oder des Anhanges zu demselben.

II. Exegese.

„welche erlassen worden sind."

Nach dem klaren Wortlaute des art. 25 sind alle nach dem 1. September 1880 erlassenen mit den Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 in Widerspruch stehenden Vorschriften der Ortsbehörden für Häfen, Flüsse und Binnengewässer, also kurz alle widerstreitenden Lokalverordnungen resp. Partikulargesetze, ungiltig. Denn das Reichsgesetz lässt nur diejenigen partikulären Normen bestehen, welche beim Inkrafttreten des Reichsgesetzes bereits erlassen worden sind, d. h. publizirt und in Kraft getreten sind.

Und laut art. 2 der Reichsverfassung gehen die Reichsgesetze den Landesgesetzen vor. Ein dem Reichsgesetz widerstreitendes Landesgesetz kann nach dem 1. September 1880, genauer: schon seit dem 1. Januar 1872 nicht mehr zur Entstehung gelangen.

Das Reichsgesetz konservirt nur die bis zum 1. September 1880 erlassenen widerstreitenden partikulären Normen. Das sagen die Worte des art. 25.

Ist das aber auch der Sinn des Gesetzes? Geht sein Wille dahin? Sicherlich Nein! Die Worte: „von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind" sollen eine Uebersetzung des englischen Textes sein: „duly made by local authority". Sie sind aber nur eine Uebersetzung in deutsche Worte, nicht in deutsche Verhältnisse.

In England gilt das Strassenrecht nur für die See, aber nicht für Häfen, Flüsse und Binnengewässer. Auf diesen Gewässern gilt ein theils gleichlautendes,

theils abweichendes Partikularrecht. Dieses Partikularrecht ist vielfach gemeinrechtlich, d. h. reichsgesetzlich konsolidirt, indem die gesetzgebende Gewalt vieler Einzelbehörden vom Parlamente besonders anerkannt und bestätigt ist. Der englische Text will die Freiheit der Partikulargesetzgebung auch für die Zukunft ausser Zweifel stellen. „Duly made" heist nicht: „diejenigen Lokalvorschriften, welche bisher erlassen worden sind", sondern: „alle Spezialvorschriften, welche ordnungsmässig entstehen".

In Deutschland gilt das Strassenrecht auch auf den mit der See in Zusammenhang stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern. Es soll aber hier nur gelten, so lange keine örtlichen Spezialverordnungen entgegenstehen. Das Wort „welche" ist gleichbedeutend mit „so lange als solche", „sobald solche", „so oft solche" u. s. w. zu nehmen.

Ungleich umsichtiger und eleganter als der Deutsche hat sich der österreichisch-ungarische Gesetzesredaktor ausgedrückt, als er schrieb: „welche erlassen werden". Er hat in unzweideutiger Weise die formale Geltung des Satzes: „Reichsrecht bricht Landesrecht" für den vorliegenden Fall ausgeschlossen.

Auch der Sinn des deutschen Gesetzes ist nicht der, blos das bestehende Partikularrecht in seinen Abweichungen vom Reichsrecht zu erhalten, sondern im Gebiete des Reichsrechtes eine Enklave zu schaffen, in welcher ein anderes rechtschaffendes Organ als Bundesrath und Reichstag wirken sollte. Eine schärfere Formulirung des Gesetzeswillens, als sie jetzt vorliegt, ist zu wünschen.

Das auf diese Weise geschaffene Recht ist aber nur formell Landesrecht, Partikularrecht, insofern es von einer Landesbehörde, Ortsbehörde geschaffen wird. Materiell ist es Reichsrecht. Denn die Befugung der Landesbehörde zum Erlasse eines dem Reichsgesetze widerstreitenden Partikularrechtes beruht eben auf reichsgesetzlicher Delegation.

Das Reichsgesetz (§ 145 des Strafgesetzbuches) überträgt das Verordnungsrecht auf den Kaiser für das ganze Gebiet des Strassenrechtes, soweit der Seeverkehr reicht, und dieser subdelegirt jenes Recht auf die Ortsbehörden in beschränktem Umfange.

Das Verordnungsrecht des Kaisers beruht auf Delegation, das der Ortsbehörden auf Subdelegation.

So lange aber die Ortsbehörden von ihrem Verordnungsrecht keinen Gebrauch machen, gilt auch auf den Flüssen das See-Strassenrecht.

Eine dem Strassenrecht auf See widerstreitende Flussordnung ist in Deutschland in doppelter Weise denkbar und kommt auch so vor:

1. Alle vor dem Inkrafttreten der Kaiserlichen Verordnung vom 23. Dezember 1871, also vor dem 1. Januar 1872 in Kraft befindlichen Flussordnungen bleiben bestehen. Der art. 25 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 bestätigt ihre Geltung aufs Neue und musste es thun, da sonst nach dem Satze: Reichsrecht bricht Landesrecht (art. 2 der Reichsverfassung) mit dem Tage des Inkrafttretens der Reichsverordnung, welche ja soweit gelten will, als der Seeverkehr reicht, alle Partikularrechte über das Strassenrecht in ihrem vollen Umfange ohne Weiteres erloschen wären.
2. Für die Zeit nach dem Inkrafttreten der Kaiserlichen Verordnung ist das Verordnungsrecht für das Gebiet der Häfen, Flüsse und Binnengewässer

auf die Ortsbehörden übertragen, soweit auf dieses Gebiet der Seeschiffsverkehr sich erstreckt.

Soweit dieses Gebiet dem Zutritt von Seeschiffen verschlossen ist, beruht das Verordnungsrecht der Ortsbehörden nicht auf **reichs**gesetzlicher Subdelegation, sondern auf **landes**gesetzlicher (partikularrechtlicher) Delegation oder Subdelegation.

So erklärt sich die Thatsache, dass auf deutschen Flüssen drei verschiedene Gesetzgebungen herrschen können:

1. das Kaiserliche Verordnungsrecht auf Grund reichsgesetzlicher Delegation für den einen Theil des Flusslaufes, auf welchem Seeverkehr stattfindet;
2. das auf reichsgesetzlicher Subdelegation beruhende Verordnungsrecht einer Landesbehörde für einen anderen Theil des Flusslaufes, auf dem gleichfalls noch Seeverkehr herrscht;
3. das landesgesetzliche Verordnungsrecht für den letzten Theil des Flusses, welcher nur dem Flussverkehr dient.

Ein Beispiel: Auf der Elbe gilt bis Altona die Kaiserliche Verordnung, bei Altona die landesgesetzliche Hafenordnung, bei Hamburg die partikularrechtliche Hafenordnung, bei Harburg die landesgesetzliche Hafenordnung, von dort aufwärts die auf der Gesetzgebung der Stromuferstaaten beruhende Elbschifffahrtsordnung vom 13. April 1844 und vom 8. Februar 1854. Soweit eine Hafenordnung die Kaiserliche Verordnung nicht ausschliesst, bleibt diese in Giltigkeit.

§ 65.

10. Zusatzlichter.

Artikel 26.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: von Positions- und Signallichtern.

Oesterreich-Ungarn: für Schiffe unter Konvoi.

Russland: ergänzender, beständiger und Signallichter; Kriegsschiffe, welche zusammenliegen.

Dänemark: (es fehlt das Wort „zusätzlicher“).

II. Exegese.

Zusatzlichter finden sich auf Schiffen, welche in Konvoi fahren, bisweilen in Gestalt eines permanenten Hecklichtes, auf Kriegsschiffen, an Stelle der Ruderbälle bei Tage, in Gestalt von Ruderlichtern bei Nacht. Ihre Einrichtung ist folgende:

Ueber dem Ruder hängen am Stag (Grossstag, Kreuzstag, Vorgaffel u. s. w.) ein grüner Ball resp. Licht an Steuerbord und ein rother Ball resp. Licht an Backbord, welche durch Drahttaue mit der Ruderwelle

derart in Verbindung gesetzt sind, dass sie beim Drehen derselben sich auf und nieder bewegen. Liegt das Ruder mittschiffs, so stehen beide Lichter nebeneinander, liegt es an Steuerbord (Pinne an Backbord), so steht das grüne über dem rothen Licht, liegt es an Backbord (Pinne an Steuerbord), so steht das rothe Licht über dem grünen. Es steht also dasjenige Licht oben, welches seiner Farbe nach zu dem Borde gehört, über den das Schiff geht.

(Siehe Fig. 176 im Anhang.)

Lichtersignale vermittelst Kombinirung von Laternen, Flacker-, Blau-, Blitzfeuern u. s. w. kommen in unendlicher Mannigfaltigkeit vor.

11. Hülfeleistung.

§ 66.

a) Vorbemerkungen.

Sie ist anbefohlen durch die Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See, vom 15. August 1876, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1876.

Die Hülfeleistungspflicht ist eine doppelte:

eine Beistandspflicht während der Gefahr und

eine Kundgebungspflicht zum Zwecke der Möglichkeit der Geltendmachung der aus dem Zusammenstoss erwachsenen rechtlichen Ansprüche nach der Gefahr.

§ 67.

b) Beistandspflicht.

§. 1.

Nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See hat der Führer eines jeden derselben dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstosses den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist.

Unter dieser Voraussetzung sind die Führer der betheiligten Schiffe verpflichtet, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewissheit verschafft haben, dass keines derselben weiteren Beistandes bedarf.

Verordnung vom 29. Juli 1889 zur Ergänzung der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See vom 15. August 1876 und zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880.

Schiffsführer im Sinne der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See vom 15. August 1876 und zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe

auf See vom 7. Januar 1880 ist der Schiffer oder dessen berufener Vertreter.

Hat das Schiff einen Zwangslootsen angenommen, so hat dieser die in den art. 13 bis 23 der letztgenannten Verordnung dem Schiffsführer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, sofern nicht der Schiffer kraft landesrechtlich ihm zustehender Befugniss den Zwangslootsen seiner Funktion enthoben hat.

Unberührt durch diese Vorschrift bleiben die für die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserl. Marine geltenden besonderen Bestimmungen.

I. Ausländische Rechte.

England: ohne Gefahr.

Schweden: ohne Gefahr (Verordnung vom 25. September 1874).

Norwegen: ohne Gefahr (Verordnung vom 3. Juni 1874).

Frankreich: Gesetz vom 11. März 1891 art. 4 „ohne Gefahr“.

Oesterreich-Ungarn: Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Dezember 1880.

§ 1.

Jeder Führer eines $\frac{\text{österreichischen}}{\text{ungarischen}}$ Schiffes ist verpflichtet, jedem anderen in Gefahr befindlichen Fahrzeuge ohne Unterschied der Flagge und den auf demselben sowie überhaupt in Seenoth befindlichen Personen zur Abwendung oder Verringerung der Folgen des erlittenen Unfalles den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist. Unter dieser Voraussetzung ist er verpflichtet, so lange in der Nähe des gefährdeten Fahrzeuges zu halten, bis er sich darüber Gewissheit verschafft hat, dass dasselbe seines weiteren Beistandes nicht bedarf.

Nach einem Zusammenstosse von Schiffen sind diese Pflichten gegenseitige.

II. Exegese.

„Führer eines jeden derselben“.

Die Beistandspflicht ist eine doppelte:

eine aktive in Gestalt des Hülfebringens (Beistandsleistens),

eine passive in Gestalt des Zur-Stelle-Bleibens (in der Nähe Bei-einander-Haltens).

Ersteres ist Beistand im gebräuchlichen Sinne des Wortes.

Letzteres ist Beistand im buchstäblichen Sinne des Wortes.

Beides ist eine Leistung im Sinne des Rechtes. Diese Leistungspflicht ist eine gegenseitige.

Voraussetzung der Hülfeleistungspflicht ist das Zusammenstossen zweier oder mehrerer Schiffe. Die Pflicht ist nur für die in körperlichen Kontakt getretenen Schiffe statuirt. Es genügt jede Berührung der Schiffe, auch die ihrer Raaen, Davits, ausgeschwungenen Boote, Wanttaue u. s. w.

Dagegen besteht bei Kollisionen keine Hülfeleistungspflicht:

1. für dasjenige Schiff, welches die Kollision zwischen zwei anderen Schiffen verursacht, ohne selbst zu kollidiren;
2. für das an einer Kollision ganz unbetheiligte Schiff, obgleich in seiner unmittelbarsten Nähe beide Schiffe, welche kollidirten, sinken.

Jeder wahre Menschenfreund wird es tief bedauern, dass die rechtliche Sanktion des Gebotes schlichter Menschlichkeit auf die Thatsache des Zufalles, dass ein Schiff in Kollision gewesen ist, beschränkt ist. Nur Oesterreich-Ungarn macht von dieser Engherzigkeit eine ruhmvolle Ausnahme.

„erforderlicher Beistand“.

Zur Leistung des Beistandes wird es regelmässig erforderlich, ein Boot auszusetzen und zum Gegner hinüberzurudern. Die Einhaltung des Gesetzes erfordert hiernach in der Mehrzahl der Fälle eine auch bei schwerem Wetter ausreichende Geschicklichkeit im Rojen. Der Ruderdienst wird aber auf den grossen Handelsdampfern leider durchgängig sehr stiefmütterlich gehandhabt.

Erforderlich sein und geleistet werden kann der Beistand in den verschiedensten Formen.

Beispiele:

Ein Schiff nimmt das andere ins Schlepptau.

Ein Schiff giebt Mannschaft an das andere ab, sei es vorübergehend zum Dichten eines Lecks, zur Bedienung der Pumpen u. s. w., oder dauernd zur Uebernahme des ganzen Schiffsdienstes bis zur Einbringung in einen Nothhafen.

Ein Schiff holt die Mannschaft oder die Passagiere oder beide des anderen ab und nimmt sie über.

Ein Schiff liefert dem anderen Material zur Reparatur, ein Boot, Proviant, Wasser, Kohlen u. s. w.

„ohne erhebliche Gefahr“.

Gefahr ist Möglichkeit eines Schadens. Der Schaden kann ein totaler (Verlust) oder ein partieller (Theilverlust und Beschädigung) sein. Er kann Menschen oder Sachen treffen.

Schon die Gefährdung des Schiffes und seines Zubehörs, nicht erst die seiner Ladung, und der auf dem Schiffe befindlichen Personen, seien es Reisende oder Schiffsbesatzung, kommt rechtlich in Frage.

Die nackte Möglichkeit des Schadens liegt nun wohl im Falle jeglicher Beistandsleistung vor. Die absolute Unmöglichkeit eines Schadens wird sich kaum je behaupten lassen. Die Berufung auf irgend eine Gefahr zur Begründung unterlassener Hülfeleistung würde die Rechtspflicht illusorisch machen und statt einer Einrede eine pure Ausrede sein. Das Gesetz will daher nur der erheblichen Gefahr eine von der Rechtspflicht befreiende Wirkung zuerkennen. Erheblich ist, soviel das Schiff anlangt, nur die Gefahr des Unterganges oder einer so schweren Beschädigung, dass die Gefahr des Unterganges unter den gegebenen Verhältnissen als nächste Konsequenz erscheint, sobald dem havarirten Gegner Hülfe geleistet wird, d. h. dem eigenen Schiffsdienste Kräfte entzogen werden.

Im Hinblick auf Menschenleben ist zwischen den Reisenden und der Schiffsbesatzung zu unterscheiden.

Unerheblich ist die Gefahr für die Reisenden nur dann, wenn lediglich Nachtheile vorübergehender Natur ihrer körperlichen Integrität drohen.

Dagegen gehört das mannhafte Bestehen der Gefahren der See zum Berufe des Seemannes. Für ihn sind daher nur solche Gefahren als erheblich im Sinne des Gesetzes anzusehen, welche Lebensgefahr oder nachhaltige und schwere Gesundheitsschädigungen in sich bergen. Hier steht alles auf der Schneide des richterlichen Ermessens und eine gewisse Rigorosität des Urtheils ist hier um der Folgen willen, welche eine schlaffe Rechtsprechung haben muss, sicherlich am Platze. Ein gewisses Maass von Gefahr soll der Schiffer eben auf sich nehmen.

Die Bestimmung vieler Legislationen des Auslandes, dass nur eine gefahrlose („ohne Gefahr“) Hülfeleistung Rechtspflicht sein solle, ist nur im Sinne einer wörtlichen, nicht einer rechtlich relevanten Abweichung vom deutschen Rechte aufzufassen. Empfehlenswerth ist diese einschränkende Ausdrucksweise gewiss nicht. Denn eine zaghafte Tendenz der Judikatur findet in dem Gesetzesworte die gesuchte scheinbare Stütze.

Die Unerheblichkeit der eigenen Gefahr ist die einzige gesetzliche Bedingung der Pflichterfüllung. Die Hülfeleistungspflicht besteht also unabhängig von einem etwaigen Ansuchen. Ein Warten auf Nothsignale ist eine ungesetzliche Verzögerung des Beistandes.

„bei einander halten“.

Das Halten, Verweilen an der Unglücksstätte ist die erste Pflicht des Schiffers, zuweilen die einzig ausführbare. Wo es angängig erscheint, sollten Schiffe, besonders Dampfschiffe, nach der Kollision auf erfolgte Verständigung zunächst in einander liegen bleiben. Namentlich ist dies Verfahren geboten, wenn das eingedrückte Loch sich bis unter die Wasserlinie erstreckt. Dampfer sollten in solchem Falle ihre Maschine ganz langsam vorwärts arbeiten lassen. Hierdurch wird nämlich, wenn der Umfang des angerichteten Schadens nicht sofort übersehbar ist, die Gefahr des Sinkens oder Kenterns des angerannten Schiffes sogleich nach dem Freikommen der Schiffe von einander verzögert und das Ueberklettern der Mannschaft vom einen auf das andere Schiff, so lange sie eben in einander festsitzen, erleichtert. Der eingedrungene Schiffskörper verstopft gleichsam provisorisch den durch den Zusammenstoss gerissenen Leck. Hier ist dann das Bei-einander-halten ein wahres In-einander-halten.

Die Haltepflicht ist im Vergleich zur Beistandspflicht die mindere Pflicht. Auch das Halten bei einem angerannten Schiffe ist ein Akt der Hülfeleistung, insofern den Schiffbrüchigen die Gelegenheit geboten wird, durch eigene Kraft an ein rettendes Ziel zu gelangen.

Während der Zeitpunkt für die Beistandsleistung erst beginnt, nachdem eventuell konstatirt ist, dass für das eigene Schiff durch dieselbe keine erhebliche Gefahr entsteht, namentlich, dass die Gefahr des Sinkens nicht vorliegt oder beseitigt ist, hebt die Haltepflicht regelmässig mit dem Momente des stattgehabten Zusammenstosses an. Dies folgt daraus, dass das Gesetz die Haltepflicht auch dann noch statuirt, wenn ein anderweitiger Beistand schon geleistet ist, indem es sie so lange

auferlegt, bis kein Bedürfniss „weiteren“ Beistandes mehr besteht. Wäre die Haltepflicht nicht eine sofortige, so würde im Nebel jede Hülfeleistung unmöglich werden, weil die Schiffe nach der Trennung oft sich nicht wiederfinden könnten.

Ein Segelschiffer hat daher die Pflicht, sofort beizudrehen oder über Stag zu gehen, wo dies förderlich erscheint.

Nur in Ausnahmefällen ist es gestattet, sich sogleich nach dem Freikommen vom anderen Schiffe zu entfernen, z. B. wenn das Schiff in Gefahr des Sinkens ist und seichtes Wasser oder ein Ufer in der Nähe, auf welches man das Schiff zur eigenen Rettung setzen kann. Mit dem Augenblicke der erfolgten Rettung lebt die Beistandspflicht wieder auf.

„bis sie sich darüber Gewissheit verschafft haben“.

Die Gewissheit, dass ein Schiff keines Beistandes bedarf, erwirbt man sich nur durch eigenen Augenschein oder die bezügliche Erklärung des Führers dieses Schiffes.

Da die Beistandspflicht ohne Beistandsgesuch ihr Rechtsdasein hat, so ist hiermit eine Pflicht zum Angebote des Beistandes statuirt. Und da die Entbindung von der Beistandspflicht erst mit der Vergewisserung der Entbehrlichkeit des Beistandes anfängt, so ist hiermit neben der Erkundigungspflicht eine in bescheidenen Grenzen verstandene Untersuchungspflicht auferlegt.

Refüsirt ein Schiffer aus Kurzsichtigkeit, Eigensinn, Sparsamkeitsbestreben (um vom Berge- oder Hülfeleistungslohn frei zu kommen) oder aus anderen Motiven den angebotenen Beistand trotz seiner offensichtlich hülfsbedürftigen Lage, d. h. einer solchen Lage, aus welcher er ohne fremden Beistand sich nicht befreien kann, so ist das beistandspflichtige Schiff nicht befugt, sich zu entfernen, sondern bleibt verpflichtet, am Ort der That zu verweilen.

Selbstverständlich ist ein Schiffer seiner Hülfeleistungspflicht nicht nur dann entschlagen, wenn das in Noth befindliche Schiff keines weiteren Beistandes bedarf, sondern auch dann, wenn alle ferneren Rettungsversuche vergeblich sein würden.

§ 68.

c) Kundgebungspflicht.

§. 2.

Vor der Fortsetzung der Fahrt hat jeder Schiffsführer dem anderen den Namen, das Unterscheidungssignal, sowie den Heimaths-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffs anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das letztere genügen kann.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: § 2: — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — —

Das Gleiche obliegt dem Schiffer eines zur Hilfeleistung in anderen Fällen aufgeforderten Schiffes, der die Hilfeleistung mit Rücksicht auf eine dem eigenen Schiffe drohende Gefahr verweigern zu sollen glaubt.

II. Exegese.

„Namen, Unterscheidungssignal u. s. w.“

Die Häufung der anzugebenden Fakta bezweckt die Untrüglichkeit der Identifizirung.

Der Name allein würde ungenügend sein, weil viele Schiffe gleichen Namens existiren.

Der Heimathshafen enthält den Gerichtsstand des Schiffes und implicite die Angabe der Nationalität.

Das Unterscheidungssignal hebt die Ungewissheit der Namensgleichheit.

Der Abgangs- und Bestimmungshafen zeigen an, wo das Schiff muthmaasslich vertreten ist und jedenfalls mit Arrest belegt werden kann.

„anzugeben“.

Neben der Beistandspflicht legt das Gesetz dem Schiffer die Kundgebungspflicht auf. Er soll dem Gegner nicht nur aus der Noth helfen, sondern auch demselben sich zu erkennen geben, damit die aus der Kollision entsprungenen Rechtsansprüche nicht wegen Unbekanntschaft des Thäters oder der einen Partei undurchführbar werden.

Diese Auflage wurde nothwendig, als sich die Fälle, dass nach erfolgter Kollision das unversehrte Schiff das Weite suchte, zu mehren anfingen. Diese rücksichtslose Preisgabe vieler Menschenleben, welche vielleicht durch alleinige Schuld des durch die Flucht einer Identifizirung sich entziehenden Schiffers in Todesgefahr versetzt waren, ist vom englischen Admiralitätsrichter Sir Robert Phillimore im Urtheile über den Zusammenstoss der Schiffe „Murillo“ und „Northfleet“ kräftig und zutreffend gebrandmarkt.

> „Ich finde, sagt er, es schwierig, in hinreichend starken Worten den Unwillen auszudrücken, welchen die Brutalität und Gemeinheit derjenigen, die den „Murillo“ befehligten, in dem Herzen jedes aller gewöhnlichen Gefühle der Menschlichkeit nicht ganz baaren Mannes erregen müssen. Dieser Vorfall repräsentirt in der That alle Grausamkeit ohne den Muth des Piraten.“

Ein Beispiel aus unseren Tagen! Am 2. Februar 1887 meldeten die Zeitungen lakonisch:

> In Bahia ist das französische Barkschiff „Ulysse“ mit einem Theile der Besatzungsmannschaft des englischen Schiffes „Kapunda“, welches auf offener See von einem unbekannten Dampfer überfahren und in den Grund gebohrt worden war, eingetroffen. Bei dem Untergang haben 360 Menschen das Leben eingebüsst.

Auch wo die Beistandspflicht wegen Ablehnung der Offerte cessirt, bleibt die Kundgebungspflicht bestehen.

Die Namens-(u. s. w.)nennung erfolgt, wo angängig, am Besten schriftlich, andernfalls durch Zuruf oder besser noch durch Flaggensignale bei einiger Entfernung. Wohlverstanden ist nur derjenige Zuruf ein Zuruf im Sinne des Gesetzes, welcher vom Gegner vernommen werden kann.

„ohne Gefahr“.

Von der Beistands- und Haltepflicht ist der Schiffer nur dann frei, wenn eine erhebliche eigene Gefahr ihn hindert, von der Kundgebungspflicht schon, wenn überhaupt Gefahr ihm droht.

So der Wortlaut des Gesetzes.

Es ist aber ganz widersinnig, den Schiffer von letzterer Pflicht leichter zu entbinden, als von ersterer, da sie leichter zu erfüllen ist als jene.

Der Sinn der Worte „ohne Gefahr“ ist daher als gleichbedeutend mit „ohne erhebliche Gefahr“ zu setzen, und dies um so unbedenklicher, als es zweifellos nicht der Wille des Gesetzes ist, ein Schiff schon dann von der Kundgebungspflicht unbedingt zu entbinden, wenn es zur Hülfeleistung ausser Stande ist.

§ 69.

d) Geltungsgebiet.

§. 3.

Im Sinne dieser Verordnung sind der See die mit derselben im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer gleichgestellt.

Exegese.

Das Geltungsgebiet des Hülfeleistungsgesetzes ist dasselbe wie das des sogenannten Strassenrechts auf See. Die Gründe sind in beiden Fällen die gleichen, siehe § 34.

12. Noth- und Lootsensignale.

§ 70.

a) Vorbemerkungen.

In Ausführung des § 145 des Reichsstrafgesetzbuches hat der Kaiser die Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876 erlassen.

I. Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: 15. Mai 1875.

Norwegen: 5. November 1877, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1878.

II. Exegese.

Das diese Verordnung enthaltende Gesetzblatt ist am 22. August 1876 in Berlin ausgegeben, die Verordnung also nach Maassgabe des art. 2 der Reichsverfassung am 5. September 1876 in Kraft getreten.

§ 71.

b) Geltungsgebiet.

§. 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der

See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen, Gewässern verkehren.

Exegese.

Das Geltungsgebiet deckt sich mit dem des Strassenrechtes auf See und des Hülfeleistungsgesetzes.

Die Worte umschreiben den eigenthümlichen Sinn des Wortes „Küstengewässer“ im § 145 des Reichsstrafgesetzbuches. Sie enthalten aber keine authentische Interpretation dieses Begriffes. Denn ein Reichsgesetz kann nur durch ein Reichsgesetz, nicht durch eine Verordnung authentisch, d. h. mit Gesetzeskraft, ausgelegt werden. Der Begriff „Küstengewässer“ wird nicht durch diese Verordnung zu einem anomalen, sondern war es schon im Blankettgesetze, vergl. auch § 34.

Während das Strassenrecht auf See es nur mit Dampfern, Segelschiffen und offenen Segelbooten zu thun hat, kommen hier nach dem Worte wie Sinne des Gesetzes auch Ruderboote in Betracht.

§ 72.

c) Nothsignale.

§. 2.

Nothsignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, dass die signalisirenden Schiffe in Noth oder Gefahr sind.

Als Nothsignale gelten:

a) bei Tage:

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
2. das Signal „N C“ des „Internationalen Signalbuchs“; oder
3. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheisst ist;

Ausländische Rechte.

England (art. 27 des Strassenrechtes vom 11. August 1884): Wenn ein Schiff in Noth ist und von anderen Schiffen oder vom Ufer Beistand verlangt, so soll es folgende Signale entweder gleichzeitig oder getrennt benutzen oder geben.

Frankreich (art. 27 des Strassenrechtes vom 1. September 1884).

Oesterreich-Ungarn: Folgende Signale, sei es, dass dieselben einzeln oder mehrere derselben gleichzeitig angewendet werden, gelten als Nothsignale.

b) bei Nacht:

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder

2. Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen etc. oder
3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

I. Ausländische Rechte.

England: 2. Flammen u. s. w. auf dem Schiffe.

II. Exegese.

Das Signal N C des „Internationalen Signalbuches" besagt:

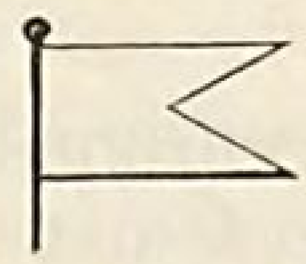
„In Noth; haben Hülfe nöthig",

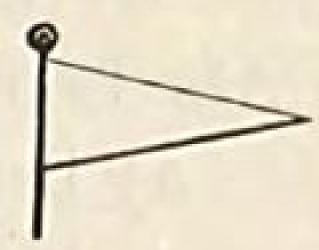
und hat folgendes Aussehen.

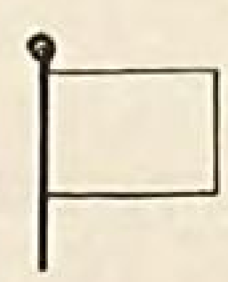
(Siehe Fig. 177 im Anhang.)

„Ein Signal mit 2 Flagen, welches eine viereckige Flagge zu oberst hat, ist stets ein Gefahr- oder Noth-Signal."

Die Signalflaggen haben bekanntlich nicht nur verschiedene Farbe und Zeichnung, sondern auch verschiedene Form.

B ist ausgezackt, ein sogenannter Stander 

C, D, F, G, sind dreieckig, sogenannte Wimpel 

H, J, K, L, M, N, P, Q, R, S, T, V, W sind viereckig 

Die Fernsignale dienen zum Signalisiren auf solche Entfernungen, in welchen nicht mehr die Farbe, sondern nur noch die Form und Stellung der Signalzeichen erkannt werden kann. Sie ersetzen also in solchen Fällen die farbigen Flaggen.

Die Signalzeichen für die Fernsignale sind der Form nach

entweder rund und werden durch Bälle dargestellt,
oder dreieckig und werden durch Wimpel dargestellt,
oder viereckig und werden durch Flaggen dargestellt.

Mindestens ein Zeichen jedes Fernsignals ist ein Ball.

Der Ball bildet das charakteristische Unterscheidungsmerkmal für die Fernsignale.

Das Fernsignal, welches hier als Nothsignal vorgeschrieben ist, besagt:

„Auf Grund; haben augenblicklich Hülfe nöthig",

und hat folgendes Aussehen:

(Siehe Fig. 178 im Anhang.)

Die Flagge ist hier beliebig.

§ 73.

d) **Voraussetzungen.**

§. 3.

Die Nothsignale (§. 2) dürfen auf den Schiffen nur dann angewendet werden, wenn sie in Noth oder Gefahr sind.

Exegese.

Die Benutzung der Nothsignale zu anderen Zwecken als zur Kenntlichmachung eines Nothstandes ist strafbar nach § 145 des Reichsstrafgesetzbuches. Ausserdem können civilrechtliche Entschädigungs- resp. Lohnansprüche wegen unternommener Rettungsmaassregeln entstehen.

Die Worte: „wenn sie in Noth sind" dürfen nicht zu stark premirt werden. Die Abgabe eines Nothsignals Namens eines anderen Schiffes auf dessen Ansuchen, begründet weder Straf- noch Civilansprüche gegen den signalisirenden Schiffsführer. Dagegen ist das auftragslose Signalisiren für andere Schiffe regelmässig ein riskantes Unterfangen.

§ 74.

e) **Lootsensignale.**

§. 4.

Lootsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, dass auf den signalisirenden Schiffen Lootsen verlangt werden.

Als Lootsensignale gelten:

a) bei Tage:

1. die am Vormast geheisste, mit einem weissen Streifen von $1/5$ der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lootsenflagge); oder
2. das Signal „P T" des „Internationalen Signalbuchs";

Ausländische Rechte.

Oesterreich-Ungarn: Folgende Signale, sei es, dass dieselben einzeln oder mehrere derselben gleichzeitig angewendet werden, gelten als Lootsensignale.

b) bei Nacht:

1. Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder
2. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weisses Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

Exegese.

Die Lootsenflagge heisst im Seeverkehre kurzweg „die Gösch".

Das Signal P T besagt:

„Haben einen Lootsen nöthig; ist einer zu bekommen?"

und hat folgendes Aussehen: (Siehe Fig. 179 im Anhang.)

Das Blaufeuer ist ein aus einer Mischung von Schwefel und Salpeter hergestellter bläulich-weiss brennender Feuerwerkskörper. Es ist das spezifische Lootsensignal, d. h. das Signal, welches den Wunsch der Lootsenassistenz ausdrückt.

An seiner Stelle ist das sogenannte weisse Blinkfeuer, welches aus Lichtblitzen von einminutiger Dauer in kurzen Intervallen besteht, gestattet. Es wird sehr einfach durch Zeigen einer weissen Laterne über der Reeling und Hinablassen unter die Reeling dargestellt.

§ 75.

f) Voraussetzungen.

§. 5.

Die Lootsensignale (§. 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lootsen verlangt werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere, als die im §. 4 bezeichneten Signale als Lootsensignale nicht benutzt werden.

Exegese.

Die Lootsensignale sind exklusiver Natur, die Nothsignale nicht. So kommt vielfach als traditionelles Nothsignal noch die Nationalflagge im Schau vor, d. h. die in einen Knoten geschlagene, am Hinterschiffe gehisste Nationalflagge.

Die Benutzung anderer Signale als der Lootsensignale zur Signalisirung nach einem Lootsen und die Benutzung der Lootsensignale zu anderen Zwecken als den ihnen eigenthümlichen ist strafbar, auch wenn der beabsichtigte Zweck erreicht und gar kein schädlicher Erfolg entstanden ist.

§ 76.

Anhang: Die Vorschläge der Washingtoner Maritimen Konferenz.

(Das Strassenrecht des Kaiserreiches Japan.)

In der Zeit vom 16. Oktober bis zum 31. Dezember 1889 tagte in Washington eine Konferenz der Delegirten von 27 Seestaaten (10 weitere Staaten hatten der an sie ergangenen Einladung nicht Folge gegeben), deren hauptsächliche Thätigkeit in einer Neubearbeitung des Strassenrechts auf See bestand. Das Ergebniss der Arbeit bestand in einem Entwurfe von 31 Artikeln, welcher zur internationalen Einführung empfohlen wurde. Dieser Empfehlung hat bisher nur das Kaiserreich Japan durch Gesetz vom 22. September 1892 entsprochen.

Schon aus diesem Grunde, also als japanisches Gesetz, ist der Washingtoner Entwurf unter Vergleichung mit dem Strassenrecht der übrigen Kulturstaaten und mit kurzen Erläuterungen hier darzustellen. Man ersieht alsdann, dass das Wesentliche jedes Strassenrechtes, die sogenannten Fahrregeln, in der Hauptsache unverändert geblieben sind, und dass das Urtheil Colomb's, der ersten Autorität auf diesem Gebiete, gerechtfertigt ist.

„Was konnte man, so fragt Colomb in seinem Vortrag vom 27. März 1890 in der 31. Session der Institution of Naval Architects, von der Konferenz erwarten?“ und er antwortet:

„Sicherlich keine Bündigkeit, keine Ausscheidung alles dessen, was unwesentlich ist, und keine Darstellung genau dessen, was nöthig ist und nicht mehr, in bestimmter, gefeilter Sprache. Dergleichen kommt bei grossen und mannichfaltigen Versammlungen nicht heraus. Will man das erreichen, so sollte man es in dem Wirken einer sehr kleinen Zahl von Köpfen suchen, die für die Behandlung des Gegenstandes aufs Genaueste vorbereitet und nicht in der Zeit gebunden oder auf irgend eine Weise gedrängt sind, von Forschung, Prüfung und, wenn nöthig, Versuchen abzulassen, bevor sie der Sache auf den Grund gekommen sind."

Und er fügt hinzu:

„Eine beschränkte Zahl wohl auserlesener Abgeordneter von 4 bis 5 Mächten, welche in nautischen Fragen wohl versirt sind, werden Missverständnisse ebenso gut wie die letzte Konferenz vermeiden und doch vielleicht bestimmtere Schritte auf dem Pfade der Verbesserung thun."

Der Wortlaut des Washingtoner Konferenz-Entwurfes ist nun der folgende:

Einleitung.

Diese Regeln sollen von allen öffentlichen und privaten Fahrzeugen auf hoher See und in allen mit dieser verbundenen Gewässern, welche für seegehende Fahrzeuge schiffbar sind, befolgt werden.

In den folgenden Regeln gilt jedes Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelfahrzeug, und jedes Fahrzeug unter Dampf, mag es unter Segel sein oder nicht, als Dampffahrzeug.

Das Wort „Dampffahrzeug" soll jedes durch Maschinerie getriebene Fahrzeug einschliessen.

Ein Fahrzeug ist „in Fahrt" im Sinne dieser Regeln, wenn es weder zu Anker ist, noch am Lande befestigt, noch auf Grund gerathen ist.

Bemerkungen: Die Einleitung umfasst die Einleitung und den art. 1 des allgemeinen Strassenrechts (so soll fortan das in allen übrigen Staaten geltende Recht genannt werden).

Die im allgemeinen Strassenrecht enthaltene Verpflichtung des Schiffers, die erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustand an Bord zu haben, ist gestrichen. Diese Aenderung ist unwesentlich, weil diese Pflicht

1. selbstverständlich ist — denn sie ergiebt sich als Folgesatz aus der Pflicht, jene Signale zu geben;
2. in art. 29 (= 24 des allgemeinen Rechtes) nicht nur dem Schiffer, sondern auch dem Rheder speziell auferlegt ist;
3. in den Handelsgesetzbüchern aller Staaten dem Schiffer die Sorge für die gehörige Ausrüstung des Schiffes schon generell auferlegt ist.

Die Aenderung des Wortes Schiff des allgemeinen Strassenrechtes in Fahrzeug bezweckt, die Gültigkeit der Regeln nicht nur für grössere, sondern auch für kleinere Fahrzeuge anzudeuten, ist aber unnöthig, da dies ohnehin nicht zweifelhaft ist. art. $7,_2$ nennt ausserdem „Boote".

Die Definition von Dampffahrzeug als jedes durch Maschinenkraft

bewegten Fahrzeuges fixirt die Stellung der durch Naphta, Petroleum, Elektrizität etc. getriebenen Fahrzeuge.

Der Bestimmung, dass jedes Fahrzeug, welches unter Dampf ist, als Dampffahrzeug gelten soll, ist in art. 5 widersprochen.

Die Worte „in Fahrt" sollen den Gegensatz bilden zu:

1. vor Anker liegen; dieser Begriff ist nicht definirt;
2. am Lande befestigt sein;
3. auf Grund gerathen sein (art. 11 letzter Satz).

Es stehen ihnen aber noch ferner gegenüber das:

4. keine Fahrt durchs Wasser machen (art. 4, c, art. 15, b und g);
5. vor ausgesetzten Angelleinen stillliegen (art. 9, e).

Dem „Vor-Anker-Liegen" ist das Festgerathen des Fischereigeräthes an einer Klippe etc. und das folgeweise „Ausser-Fahrt-Gebrachtsein" gleichgestellt (art. 9, f).

Regeln über Lichter u. s. w.

Das Wort „sichtbar" in diesen Regeln, auf Lichter angewendet, soll bedeuten: sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft.

Artikel 1.

Die Regeln über Lichter sollen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang befolgt werden, und während dieser Zeit dürfen keine anderen Lichter, welche mit den vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden könnten, geführt oder gezeigt werden.

Bemerkungen: „Geführt oder gezeigt". Das ist der Sinn von exhibited, im Gegensatze zu showed (gezeigt) und carried (geführt).

Dieser art. 1 korrespondirt mit dem art. 2 des Allgemeinen Strassenrechtes. Erlaubt, im Gegensatz zum allgemeinen Recht, ist das Zeigen und Führen solcher Lichter, welche mit den Signallichtern nicht verwechselt werden können.

Hiermit sind die Deckskajüten- und Kammer- oder Kabinenlichter gemeint, die hiernach nicht durch dichte Vorhänge oder Holzscheiben gegen aussen abgeschlossen resp. verhängt zu sein brauchen.

Es ist dies die Legalisirung des bisherigen thatsächlichen Ungehorsams besonders der grossen Auswandererdampfer gegen das Gesetz.

Für Rechtsstreitigkeiten ist hier ein weites Feld eröffnet.

Erklärt einmal die höchste Instanz eines Landes, dass jene „anderen" Lichter mit irgend einem Signallicht verwechselt werden können, so ist die Erlaubniss des art. 1 praktisch beseitigt und der allgemeine Rechtszustand wiederhergestellt.

Die Definition von sichtbar ist vorangeschickt, um sie nicht bei jedem Signallicht zu wiederholen.

Artikel 2.

Ein Dampffahrzeug soll, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) an oder vor dem Fockmast oder, wenn das Fahrzeug keinen Fockmast hat, im vorderen Theile des Fahrzeuges in einer Höhe von nicht weniger

als 20 Fuss (6 Meter) über dem Rumpf und, wenn die Breite des Fahrzeuges 20 Fuss (6 Meter) übersteigt, dann in einer Höhe über dem Rumpfe von nicht weniger als dieser Breite, jedoch so, dass das Licht nicht in einer grösseren Höhe als 40 Fuss (12 Meter) über dem Rumpfe geführt zu werden braucht: ein helles weisses Licht, so eingerichtet, dass es ein ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen zeigt, und so angebracht, dass es das Licht 10 Striche nach jeder Seite des Fahrzeuges wirft, d. h. von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars auf jeder Seite, und von solcher Stärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet, dass es ein ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen zeigt, und so angebracht, dass es das Licht von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars an Steuerbord wirft, und von solcher Stärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet, dass es ein ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen zeigt, und so angebracht, dass es das Licht von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars an Backbord wirft, und von solcher Stärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

d) die genannten grünen und rothen Seitenlichter sollen mit Binnenbordschirmen versehen sein, welche mindestens 3 Fuss (1 Meter) vor dem Lichte vorausragen, derart, dass diese Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

Bemerkungen: Diese Bestimmungen gleichen denen des art. 3 des allgemeinen Strassenrechts.

Die Forderung der „Gleichmässigkeit“ des Lichtes ist fallen gelassen, da es keine nach allen Richtungen hin gleich starken Lichter giebt.

Daraus folgt, dass das Licht an der schwächsten Stelle (25 bis 40^0 von vorne) die vorgeschriebene Lichtstärke besitzen muss.

Dass das weisse Toplicht bei Dampfern von mehr als 6 Metern Schiffsbreite nicht höher als 12 Meter über dem Rumpfe geführt zu werden braucht, hat nur für die Kolossalbauten der Neuzeit, besonders für die sogenannten Schnelldampfer, Bedeutung.

e) Ein Dampffahrzeug darf, wenn es in Fahrt ist, ein weisses Zusatzlicht von gleicher Einrichtung wie das unter a) genannte führen. Diese beiden Lichter sollen derart in der Kiellinie angebracht werden, dass das eine mindestens 15 Fuss ($4^1/_2$ Meter) höher ist als das andere, und beide in solcher Stellung zu einander, dass das niedrigere Licht vorderlicher als das höhere ist. Der senkrechte (verticale) Abstand zwischen diesen Lichtern muss kleiner sein als der wagrechte (horizontale).

Bemerkungen: Dieses Zusatzlicht ist ein fakultatives Richtlicht zur Kenntlichmachung des Kurses. Der Werth dieser Neuerung ist ein problematischer, da viele Dampfer, vielleicht die meisten, hiervon keinen Gebrauch machen

werden, zumal schon ein Krängen von 5 bis 6° eine Fehlerquelle schafft und Schlepper mit 3 Toplichtern (art. 3) oft kaum Platz für das vierte Richtlicht haben werden. Auch ist die Unterscheidung zwischen einem Dampfer mit Richtlicht und einem Schlepper ohne Richtlicht z. B. in der Richtung Steven auf Steven zu undeutlich, da sie sich nur in der Abstandsdifferenz von $2^1/_2$ Metern darstellt.

Artikel 3.

Ein Dampffahrzeug soll, wenn es ein anderes Fahrzeug schleppt, ausser seinen Seitenlichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) von einander entfernt, und, wenn es mehr als ein Fahrzeug schleppt, ein helles weisses Zusatzlicht 6 Fuss (2 Meter) ober- oder unterhalb der vorgenannten Lichter, falls die Länge des Schleppzuges, vom Heck des Schleppers bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs gemessen, 600 Fuss (180 Meter) übersteigt, führen. Jedes dieser Lichter muss von gleicher Einrichtung und Stärke sein wie das im Artikel 2 unter a) erwähnte weisse Licht und muss an derselben Stelle wie dieses geführt werden, ausgenommen das Zusatzlicht, welches in einer Höhe von nicht weniger als 14 Fuss (4 Meter) über dem Rumpfe geführt werden darf.

Ein solches Dampffahrzeug (Schleppdampfer) darf ein kleines weisses Licht hinter dem Schornsteine oder dem achtersten Maste führen, damit das geschleppte Fahrzeug danach steuern kann; aber dieses Licht darf nicht vorlicher als dwars sichtbar sein.

Bemerkungen: Die Unterschiede vom allgemeinen Strassenrecht art. 4 sind

1. der Abstand von 2 Metern zwischen den beiden Schlepplichtern, statt 1 Meter,
2. das dritte Zusatzschlepplicht bei langen Schleppzügen,
3. das fakultavive Hecklicht als Steuerlicht.

Dadurch, dass dieses Hecklicht einen Lichtrayon von 8 Strich besitzt, entsteht ein Ueberschiessen desselben mit den Seitenlichtern um 2 Strich achterlicher als dwars.

Diese Thatsache birgt die Gefahr einer Verwechselung mit den Signallichtern entgegen dem art. 1 in sich.

Die Abstandsvergrösserung um 1 Meter bezweckt die Verhütung des Zusammenfliessens der Schlepplichter auf grössere Entfernungen beim Stampfen und Setzen des Schiffes.

Artikel 4.

a) Ein Fahrzeug, welches in Folge irgend eines Unfalles manöverirunfähig ist, soll in derselben Höhe wie das im Artikel 2 a) erwähnte Licht da, wo sie am besten gesehen werden können, und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, anstatt dieses Lichtes [Artikel 2 a)] 2 rothe Lichter führen in senkrechter Linie eins über dem anderen, nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) von einander entfernt, und von solcher Stärke, dass sie rings um den Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind.

Bei Tage soll es in senkrechter Linie über einander, nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) von einander entfernt, da, wo sie am besten gesehen werden können, zwei schwarze Bälle oder Körper, jeden von 2 Fuss (65 Centimeter) Durchmesser führen.

b) Ein Fahrzeug, welches mit dem Legen oder Aufnehmen eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, soll an derselben Stelle wie das in Artikel 2 a) erwähnte weisse Licht, und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, anstatt dieses Lichtes [Artikel 2 a)] 3 Lichter in senkrechter Linie über einander, nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) von einander entfernt, führen. Das oberste und unterste dieser Lichter soll roth sein, das mittlere weiss; dieselben sollen von solcher Stärke sein, dass sie rings um den Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind.

Bei Tage soll es in senkrechter Linie über einander, nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) von einander entfernt, da, wo sie am besten sichtbar sind, drei Körper von nicht weniger als 2 Fuss (65 Centimeter) Durchmesser führen, von denen der oberste und niedrigste kugelförmig und von rother Farbe sein sollen, der mittlere rhombisch geformt (diamond in shape) und weiss.

Bemerkungen: In Abweichung von art. 5 des Allgemeinen Strassenrechts sind die durch Unfall manöverirunfähigen Schiffe von den Kabellegern durch verschiedene Signallichter und Bälle unterschieden. Und das ist ein entschiedener Fortschritt.

c) Wenn die in diesem Artikel in Bezug genommenen Fahrzeuge keine Fahrt durchs Wasser machen, so dürfen sie Seitenlichter nicht führen; wenn sie aber Fahrt durchs Wasser machen, so sollen sie dieselben führen.

d) Die Lichter und Körper, welche nach diesem Artikel zu zeigen sind, sollen von den anderen Fahrzeugen als Signale aufgefasst werden, dass das Fahrzeug, welches sie zeigt, manöverirunfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Diese Signale sind keine Signale von in Noth befindlichen und Beistand heischenden Fahrzeugen. Solche Signale sind im Artikel 31 enthalten.

Bemerkungen: Neu ist der letzte Satz. Er verdankt seine Entstehung einer missverständlichen Auffassung des Allgemeinen Strassenrechts und giebt eine korrekte Direktive. Zu d) ist zu bemerken, dass diese Signale nicht „gezeigt“, sondern „geführt“ werden.

Artikel 5.

Ein Segelfahrzeug in Fahrt und jedes geschleppte Fahrzeug sollen dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 2 für ein Dampffahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weissen Lichter, welche sie niemals führen dürfen.

Bemerkungen: Im Widerspruch zur Definition „Dampffahrzeug“ in der Einleitung soll das geschleppte Dampfschiff, welches unter Dampf ist, die

Segelschiffssignallichter führen. Denn dieselben sind für jedes geschleppte Schiff vorgeschrieben.

Diese Abweichung von art. 6 des Allgemeinen Strassenrechts ist schwerlich als eine Verbesserung anzusehen.

Eine praktische Folge für die Weichepflicht des schleppenden Dampfers (und in Konsequenz für das geschleppte Schiff) ist hierdurch nicht geschaffen.

Artikel 6.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in Fahrt während schlechten Wetters der Fall ist, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so sollen diese Lichter angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und so, dass das grüne Licht nicht an der Backbordseite und das rothe Licht nicht an der Steuerbordseite und, wenn ausführbar, keines mehr als 2 Strich achterlicher als dwars auf seiner Seite gesehen werden kann.

Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter sicherer und leichter zu machen, sollen die sie enthaltenden Laternen aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie enthalten, angestrichen und mit gehörigen Schirmen versehen sein.

Bemerkungen: Die Unterschiede vom art. 7 des Allgemeinen Strassenrechts liegen darin, dass

1. die tragbaren Lichter bereits angezündet zur Hand sein müssen,
2. jedoch auch unter Deck (nicht nothwendig auf Deck) bereit gehalten werden dürfen.

Das Verbot, dass sie nicht mehr als 2 Strich achterlicher als dwars gesehen werden dürfen, ist ein Korrelat zum Verbot des Ueberschiessens über den falschen Bug.

Artikel 7.

Dampffahrzeuge von weniger als 40 und Ruder- oder Segelfahrzeuge von weniger als 20 Tonnen Bruttoraumgehalt sind, wenn sie in Fahrt sind, nicht verpflichtet, die in Artikel 2 a), b) und c) erwähnten Lichter zu führen, müssen jedoch, wenn sie dieselben nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein.

1. Dampffahrzeuge von weniger als 40 Tonnen (Bruttoraumgehalt) sollen führen:
 a) im vorderen Theile des Fahrzeuges oder am oder vorm Schornstein da, wo dasselbe am besten sichtbar ist, und in mindesten 9 Fuss (3 Meter) Höhe über der Reeling: ein helles weisses Licht, so eingerichtet und befestigt, wie im Artikel 2 a) vorgeschrieben, und von solcher Stärke, dass es mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar ist;
 b) grüne und rothe Seitenlichter, so eingerichtet und befestigt, wie im Artikel 2 b) und c) vorgeschrieben, und von solcher Stärke, dass sie mindestens 1 Seemeile weit sichtbar sind, oder eine kombinirte Laterne, welche ein grünes und ein rothes Licht von recht voraus

bis 2 Strich achterlicher als dwars nach den betreffenden Seiten zeigt. Eine derartige Laterne soll nicht weniger als 3 Fuss (1 Meter) unterhalb des weissen Lichtes geführt werden.

Bemerkungen: Dieser Artikel ist ein Novum.

Auffallender Weise ist die Vorschrift des art. 2 d) über die Abblendung durch Schirme an der Binnenbordseite nicht auf diese Lichter ausgedehnt.

Ebenso ist kein Trennungsschirm nach vorne für die beiden Lichter der kombinirten Laterne der Nr. 1, b) vorgeschrieben.

Es liegt daher die Gefahr des Verschlucktwerdens des grünen Lichtes durch das rothe in der Richtung „Steven-auf" vor.

2. Kleine Dampfboote, wie sie die seegehenden Fahrzeuge an Bord führen, dürfen das weisse Licht in geringerer Höhe als 9 Fuss (3 Meter) über der Reeling führen. Aber es soll über der in Nr. 1, b) erwähnten kombinirten Laterne geführt werden.
3. Ruder- oder Segelfahrzeuge von weniger als 20 Tonnen (Bruttoraumgehalt) sollen eine Laterne mit einem grünen Glas auf der einen und einem rothen Glas auf der anderen Seite fertig zur Hand haben, welche bei der Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden soll, und zwar derart, dass das grüne Licht nicht an der Backbordseite und das rothe Licht nicht an der Steuerbordseite gesehen werden kann.

Die Fahrzeuge, auf welche sich dieser Artikel bezieht, sind nicht verpflichtet, die durch Artikel 4a) und Artikel 11, letzter Absatz, vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Bemerkungen: Das Verbot, dass die doppelfarbige Laterne nicht mehr als 2 Strich achterlicher als dwars scheinen darf, ist nicht aus Artikel 6 wiederholt, aber selbstverständlich.

Der Mangel einer Scheidewand zwischen roth und grün ist auch hier zu moniren.

Artikel 8.

Lootsenfahrzeuge dürfen, wenn sie auf ihrer Station Lootsendienst thun, nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter zeigen, sondern sollen ein weisses rings um den Horizont sichtbares Licht am Masttop führen und sollen ausserdem ein oder mehrere Flackerfeuer in kurzen Zwischenräumen, welche niemals 15 Minuten übersteigen dürfen, zeigen.

Bei der Annäherung von oder zu anderen Schiffen auf kurze Entfernung sollen sie ihre Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig haben und sollen dieselben in kurzen Zwischenräumen aufblitzen lassen oder zeigen, um die Richtung, welche sie anliegen, zu zeigen; jedoch darf das grüne Licht nicht an Backbordseite und das rothe Licht nicht an Steuerbordseite gezeigt werden.

Ein Lootsenfahrzeug von der Art (Klasse), welche verpflichtet ist, längsseits der Fahrzeuge zu gehen, um Lootsen an Bord zu setzen, darf das weisse Licht zeigen, statt dasselbe am Masttop zu führen, und darf an Stelle der oben erwähnten farbigen Lichter eine Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben mit einem grünen

Glase an der einen Seite und einem rothen an der anderen, um sie, wie oben vorgeschrieben, zu gebrauchen.

Lootsenfahrzeuge sollen, wenn sie keinen Lootsendienst auf ihrer Station thun, dieselben Lichter wie andere Fahrzeuge ihres Tonnengehaltes führen.

Bemerkungen: Die Unterschiede vom art. 9 des Allgemeinen Rechtes sind:

1. Jedes Lootsenschiff muss auf der Station im Dienst bei grosser Annäherung von oder zu anderen Schiffen die Bordlichter zeigen.
2. Beim unmittelbaren Absetzen des Lootsen von Bord an Bord, statt durch Vermittelung eines Ruderbootes, darf das Lootsenlicht statt geführt auch nur gezeigt werden und an Stelle der tragbaren Seitenlichter eine doppelfarbige Laterne treten.
3. Für Lootsenschiffe, welche zwar auf der Station, aber nicht im Dienst sind, und solche, welche nicht auf der Station, wenn auch im Dienst sind, und solche, welche weder auf der Station noch im Dienst sind, gelten die Vorschriften des art. 7, falls sie den Tonnengehalt der hier genannten Fahrzeuge haben.

Angesichts des Umstandes, dass durch fleissigen Gebrauch des Flackerfeuers selbst da, wo die Bordlichter keinen Aufschluss über die Lage des Seglers zum Winde geben, diese Auskunft gegeben wird, kann man mit Fug fragen, ob durch die komplizirten Vorschriften des art. 8 ein erheblicher Gewinn an Klarheit der Situation geschaffen ist.

Dass die Ausnahmen des art. 7 von art. 4, a und art. 11, letzter Satz, auch für die betreffenden Lootsenböte gelten sollen, ist klar, aber schwerlich rathsam.

Artikel 9.

In Fahrt befindliche Fischerfahrzeuge und Fischerboote sollen, wenn sie nicht durch diesen Artikel die in demselben genannten Lichter zu führen oder zu zeigen verpflichtet sind, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter führen.

a) Fahrzeuge und Boote sollen, wenn sie mit dem Treibnetz fischen, 2 weisse Lichter von irgend einem Theile des Fahrzeuges aus, von wo sie am besten gesehen werden können, zeigen. Diese Lichter sollen so angebracht sein, dass ihr senkrechter Abstand nicht kleiner als 6 Fuss (2 Meter) und nicht grösser als 10 Fuss ($3^1/_4$ Meter) ist, und so, dass der horizontale Abstand zwischen ihnen, in einer Linie mit der Kiellinie gemessen, nicht kleiner als 5 Fuss ($1^1/_2$ Meter) und nicht grösser als 10 Fuss ($3^1/_4$ Meter) ist. Das niedrigere der beiden Lichter soll das vorlichere sein und beide müssen solche Stärke haben, dass sie rings um den Horizont zeigen und auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sind.

b) Fahrzeuge sollen, wenn sie mit dem Schleppnetz fischen, womit das Schleifen (Dretschen) eines Geräthes am Grunde der See entlang gemeint ist:

 1. wenn es Dampffahrzeuge sind, an derselben Stelle wie das in Artikel 2, a) erwähnte weisse Licht: eine dreifarbige Laterne führen, welche so eingerichtet und befestigt ist, dass sie ein weisses Licht von recht voraus bis 2 Strich an jedem Bug und ein grünes und

rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich an jedem Bug bis 2 Strich achterlicher als dwars entsprechend an Steuerbord und Backbord zeigt; und nicht weniger als 6 Fuss (2 Meter) sowie nicht mehr als 12 Fuss (4 Meter) unter der dreifarbigen Laterne ein weisses Licht in einer Laterne, welche so eingerichtet ist, dass sie ein klares, gleichmässiges und ungebrochenes Licht rings um den Horizont zeigt;

2. wenn es Segelfahrzeuge von 7 Tonnen Bruttoraumgehalt oder darüber sind: ein weisses Licht in einer Laterne, welche so eingerichtet ist, dass sie ein klares, gleichmässiges und ungebrochenes Licht rings um den Horizont zeigt, führen und sollen auch mit einem genügenden Vorrath von rothem Kunstfeuer versehen sein, von denen jedes mindestens 30 Sekunden lang brennen soll und bei der Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden soll.

Im Mittelmeer dürfen die im Absatz b, 2 in Bezug genommenen Fahrzeuge ein Flackerfeuer anstatt des Kunstfeuers gebrauchen.

Alle im Absatz b, 1 und 2 erwähnten Lichter sollen auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

3. Wenn sie Segelfahrzeuge von weniger als 7 Tonnen Bruttoraumgehalt sind, so sind sie nicht verpflichtet, das in Absatz b, 2 dieses Artikels erwähnte Licht zu führen. Aber wenn sie solches Licht nicht führen, so sollen sie eine ein helles weisses Licht zeigende Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben, welche bei der Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen da, wo sie am besten gesehen werden kann, zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden soll. Ausserdem sollen sie ein rothes Kunstfeuer, wie im Absatz b, 2 vorgeschrieben, oder anstatt desselben ein Flackerfeuer zeigen.

c) Fahrzeuge und Boote sollen, wenn sie mit Angelleinen fischen und die Leinen ausgesetzt haben und an denselben befestigt und nicht zu Anker oder stillliegend sind, dieselben Lichter wie Fahrzeuge, die mit dem Treibnetz fischen, führen.

d) Fischerfahrzeuge und Fischerboote dürfen jederzeit ein Flackerfeuer als Zusatz zu den Lichtern, welche sie nach Vorschrift dieses Artikels führen und zeigen müssen, gebrauchen. Alle auf einem Fahrzeuge, wenn es mit dem Schleppnetz oder irgend einer Art Grundnetz fischt, gezeigten Flackerfeuer sollen auf dem Hinterschiff des Fahrzeuges gezeigt werden, mit der Ausnahme, dass, wenn das Fahrzeug mit dem Heck an seinem Fischgeräth hängt, sie vom Bug aus gezeigt werden sollen.

e) Jedes Fischerfahrzeug und jedes Boot soll, wenn es vor Anker liegt, ein weisses, rings um den Horizont auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbares Licht zeigen.

f) Wenn ein Fahrzeug oder Boot beim Fischen dadurch ausser Fahrt gebracht wird, dass sein Geräth an einem Felsen oder einem anderen Hindernisse festgeräth, so soll es dasjenige Licht zeigen und dasjenige Nebelsignal geben,

welche diesbezüglich für ein vor Anker liegendes Fahrzeug vorgeschrieben sind. Siehe Artikel 15 d, e und letzter Absatz.

g) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen sollen Treibnetzfischerfahrzeuge, welche an ihren Netzen fest sind, sowie Fahrzeuge, wenn sie mit dem Schleppnetze, der Kurre oder irgend einer Art Grundnetz fischen, und Angelleinenfischerfahrzeuge, welche ihre Angelleinen ausgesetzt haben, falls sie 20 Tonnen Bruttoraumgehalt oder darüber gross sind, in Pausen von nicht mehr als einer Minute einen Ton abgeben, und zwar:

wenn es Dampffahrzeuge sind, mit der Pfeife oder Sirene, und
wenn es Segelfahrzeuge sind, mit dem Nebelhorn.

Auf jeden Ton soll ein Läuten der Glocke folgen.

h) Segelfahrzeuge oder Boote sollen, wenn sie mit Treibnetzen oder Leinen oder Schleppnetzen fischen, falls sie in Fahrt sind, bei Tage ihre Beschäftigung einem sich nähernden Fahrzeuge durch Aushängen eines Korbes oder anderen deutlichen Signals da, wo es am besten gesehen werden kann, anzeigen.

Die in diesem Artikel in Bezug genommenen Fahrzeuge sind nicht verpflichtet, die durch Artikel 4a, und Artikel 11, letzten Absatz, vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Bemerkungen: An Stelle des einfachen Fischerlichtes tritt ein komplizirtes Fischerlichtersystem, dem gegenüber auf Fischereigründen die Kritik Bismarcks vollauf am Platze ist.

Welche Lichter die unter c) erwähnten Angelleinenfischer, wenn sie mit ausgesetzten Leinen stillliegen, führen sollen, ist nicht gesagt.

Gemeint zu sein scheint das Ankerlicht. Und doch sind sie nach der Definition der Einleitung „in Fahrt“.

Praktisch ist die Bestimmung unter h.

Warum in b, 1 und 2 das Gebot des „gleichmässigen“ Lichtes aufrecht erhalten wird, während es in art. 2 a, b und c fallen gelassen ist, bleibt unerfindlich.

Man beachte, dass für Fischer ein verschiedenes Recht hiernach gilt:

a) in der Nordsee (hier gilt die Haager Konvention),
b) im Mittelmeer,
c) anderswo.

Artikel 10.

Ein Fahrzeug, welches von einem anderen überholt wird, soll diesem letzteren vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Das weisse Licht, welches dieser Artikel zu zeigen vorschreibt, darf fest angebracht und in einer Laterne geführt werden; doch soll in diesem Falle die Laterne so eingerichtet, angebracht und mit Schirmen versehen sein, dass sie ein ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompassstrichen wirft, und zwar 6 Strich von recht achteraus an jeder Seite des Fahrzeuges, so dass es auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist. Ein solches Licht soll, soweit es irgend ausführbar ist, in gleicher Höhe mit den Seitenlichtern geführt werden.

Bemerkungen: Abweichend vom art. 11 des Allgemeinen Strassenrechts darf das Hecklicht geführt, statt gezeigt werden, und zwar in einer 6 Strich nach jeder Seite achteraus abgeblendeten Laterne.

Es erscheint fraglich, ob es richtig ist, ein festes Licht fakultativ zu machen, anstatt es obligatorisch einzuführen, zumal gegen letzteres keine zwingenden Gründe sprechen. Die Ausnahme, welche für kleine Schiffe hinsichtlich der stationären Bordlichter getroffen ist, würde selbstredend auch für das Hecklicht gelten müssen.

Der Zweck des letzten Satzes ist unklar, da ja der Ueberholer die Seitenlichter des Vorfahrers nicht sieht. Es scheint einer Verwechslung mit einem Ankerlicht etc. vorgebeugt werden zu sollen.

Artikel 11.

Ein Fahrzeug unter 150 Fuss (45 Meter) Länge soll, wenn es vor Anker liegt, im Vorderschiffe des Fahrzeuges da, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 20 Fuss (6 Meter) über dem Rumpfe ein weisses Licht in einer Laterne führen, die so eingerichtet ist, dass sie ein klares, gleichmässiges und ungebrochenes, rings um den Horizont auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbares Licht zeigt.

Ein Fahrzeug von 150 Fuss (45 Meter) und mehr Länge soll, wenn es vor Anker liegt, im Vorderschiffe des Fahrzeuges in einer Höhe von nicht weniger als 20 Fuss (6 Meter) und nicht mehr als 40 Fuss (12 Meter) über dem Rumpfe ein solches Licht, und am oder nahe am Heck des Fahrzeuges und in solcher Höhe, dass es nicht weniger als 15 Fuss ($4^1/_2$ Meter) niedriger als das vordere Licht sein darf, ein zweites solches Licht führen.

Als Länge eines Fahrzeuges soll die aus dem Schiffszertifikate hervorgehende Länge gelten.

Ein Fahrzeug, welches in oder nahe einer Fahrrinne auf Grund sitzt, soll das oder die obigen Lichter und die beiden rothen durch Artikel 4 a vorgeschriebenen Lichter führen.

Bemerkungen: Das zweite Ankerlicht ist ein Fortschritt gegenüber dem einzigen des art. 8 des Allgemeinen Strassenrechts.

Der letzte Satz, welcher eine Kombination von Unfallslichtern und Ankerlicht (obgleich ein an Grund sitzendes Schiff doch nicht vor Anker liegt) vorschreibt, schweigt sich über das Arrangement dieser Lichter bei einem Schiff unter 45 Meter Länge zum Unterschiede von Schiffen, welche Telegraphenkabel legen oder aufnehmen (art. 4, b) aus.

Das Ankerlicht resp. die Ankerlichter dürften neben den Unfallslichtern von Ueberfluss sein.

Artikel 12.

Jedes Fahrzeug darf, wenn nöthig, um die Aufmerksamseit auf sich zu ziehen als Zusatz zu den Lichtern, welche es nach diesen Regeln führen muss, ein Flackerfeuer zeigen oder irgend ein Knallsignal geben, welches nicht fälschlich als ein Nothsignal aufgefasst werden kann.

Bemerkung: Diese Neuerung ist besonders für den Kurshalter von unleugbarem Werthe.

Artikel 13.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stand- und Signallichtern für zwei oder mehr Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von irgend einer Landesregierung erlassen werden, oder das Zeigen der von den Rhedern angenommenen Erkennungssignale hindern, welche von deren betreffenden Regierungen genehmigt und gehörig eingetragen und veröffentlicht sind.

Bemerkung: Neu ist im Vergleich zum art. 26 des allgemeinen Strassenrechts die Anerkennung der Privatsignale. Da letztere nur gewissen regulären Dampferlinien und meist nur innerhalb bestimmter örtlicher Grenzen gestattet sind, so hat diese Ausnahme keine Bedenken.

Artikel 14.

Ein Dampffahrzeug, welches nur unter Segel fährt, aber seinen Schornstein hoch behalten hat, soll bei Tage im Vorderschiff da, wo er am besten gesehen werden kann, einen schwarzen Ball oder Körper von 2 Fuss (65 cm) Durchmesser führen.

Bemerkung: Diese Regel schafft einem wahren Bedürfnisse Abhülfe.

Schallsignale im Nebel u. s. w.

Artikel 15.

Alle in diesem Artikel für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen Signale sollen gegeben werden:

1. Von Dampffahrzeugen mit der Pfeife oder Sirene,
2. „ Segelfahrzeugen und geschleppten Fahrzeugen mit dem Nebelhorn.

Die in diesem Artikel gebrauchten Worte „langgezogener Ton“ sollen einen Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer bezeichnen.

Ein Dampffahrzeug soll mit einer wirksamen Pfeife oder Sirene versehen sein, welche durch Dampf oder ein Ersatzmittel für Dampf zum Tönen gebracht werden und so aufgestellt sein müssen, dass der Ton durch kein Hinderniss aufgefangen wird; ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch mechanische Mittel geblasen wird; und ausserdem mit einer wirksamen Glocke.*)

Ein Segelfahrzeug von 20 Tonnen Bruttoraumgehalt oder mehr soll mit einem ähnlichen Nebelhorn und einer ähnlichen Glocke versehen sein.

In Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, sei's bei Tage oder bei Nacht, sollen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden:

a) Ein Dampffahrzeug, das aus sich selbst (= mit arbeitenden Maschinen) Fahrt macht, soll in Pausen von höchstens 2 Minuten einen langgezogenen Ton abgeben.

*) In allen Fällen, wo die Regeln den Gebrauch einer Glocke fordern, darf an deren Stelle eine Trommel an Bord türkischer Fahrzeuge oder ein Gong, wo solches an Bord von kleinen seegehenden Fahrzeugen in Gebrauch ist, verwendet werden.

b) Ein Dampffahrzeug, das in Fahrt, aber gestoppt ist und aus sich selbst keine Fahrt macht, soll in Pausen von höchstens 2 Minuten 2 langgezogene Töne mit einer Pause von etwa einer Sekunde zwischen ihnen abgeben.

c) Ein Segelfahrzeug in Fahrt soll in Pausen von höchstens einer Minute,
wenn es mit Steuerbordhalsen segelt: einen Ton,
wenn es mit Backbordhalsen segelt: zwei auf einander folgende Töne,
und wenn es mit dem Wind achterlicher als dwars segelt: drei auf einander folgende Töne abgeben.

d) Ein vor Anker liegendes Fahrzeug soll in Pausen von höchstens einer Minute die Glocke etwa 5 Sekunden lang schnell läuten.

e) Ein auf See vor Anker liegendes Fahrzeug soll, wenn es sich nicht auf gewöhnlichem Ankergrunde und wenn es sich in solcher Lage befindet, dass es für in Fahrt befindliche Fahrzeuge ein Hinderniss bildet, falls es ein Dampffahrzeug ist:
in Pausen von höchstens 2 Minuten 2 langgezogene Töne mit seiner Pfeife oder Sirene abgeben und Läuten seiner Glocke darauf folgen lassen,
oder falls es ein Segelfahrzeug ist:
in Pausen von höchstens einer Minute 2 Töne mit seinem Nebelhorn abgeben und Läuten seiner Glocke darauf folgen lassen.

f) Ein Fahrzeug soll, wenn es schleppt, anstatt der in Absatz a) und c) dieses Artikels vorgeschriebenen Signale in Pausen von höchstens 2 Minuten 3 auf einander folgende Töne abgeben, und zwar:
einen langgezogenen Ton mit 2 darauf folgenden kurzen Tönen.
Ein geschlepptes Fahrzeug darf dieses und darf nicht irgend ein anderes Signal geben.

g) Ein Dampffahrzeug, welches einem anderen anzuzeigen wünscht:
„Mein Schiff ist ausser Fahrt, Sie können sich an mir vorbeifühlen“
darf 3 auf einander folgende Töne abgeben, wie folgt: kurz, lang, kurz, mit Pausen von etwa einer Sekunde zwischen ihnen.

h) Ein Fahrzeug, welches mit dem Legen oder Aufnehmen eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, soll, wenn es das Nebelsignal eines sich nähernden Fahrzeuges hört, 3 auf einander folgende langgezogene Töne als Antwort geben.

i) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, welches einem sich nähernden Fahrzeuge nicht aus dem Wege gehen kann, weil es manöverirunfähig oder nicht im Stande ist, so zu manöveriren, wie diese Regeln fordern, soll, wenn es das Nebelsignal eines sich nähernden Fahrzeuges hört, 4 auf einander folgende kurze Töne als Antwort geben.

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als 20 Tonnen Bruttoraumgehalt sind nicht verpflichtet, die oben erwähnten Signale zu geben, sollen aber, wenn sie dieselben nicht geben, in Pausen von höchstens einer Minute irgend ein anderes wirksames Schallsignal geben.

Bemerkungen: Hier ist im Vergleich zum art. 12 des allgemeinen Strassenrechts entschieden des Guten zu viel gethan. Es präsentirt sich eine reiche

und doch unvollständige Casuistik, welche überdies ein einheitliches Prinzip vermissen lässt. Der systematischen Ordnung gemäss gehören hierher noch die Nebelsignale der Fischerfahrzeuge des art. 9, g.

An die Stelle der 5 Nebelsignale des allgemeinen Rechts (Dampfer in Fahrt, Segler in Fahrt mit Backbordhalsen, mit Steuerbordhalsen, mit dem Wind achterlicher als dwars, Schiffe vor Anker) sind nicht weniger als 15 (sage, schreibe: fünfzehn) unterschiedliche Nebelsignale getreten.

Die 15 Fälle sind:

1. Treibnetz-, Schleppnetz-, Angelleinen-Dampfer mit ausgesetztem Geschirr von 20 Tonnen und mehr, jede Minute 1 Pfiff, darauf Glockengeläute,
2. Treibnetz-, Schleppnetz, Angelleinen-Segler mit ausgesetztem Geschirr von 20 Tonnen und mehr, jede Minute 1 Nebelhornton, darauf Glockengeläute,
3. Dampfer in Fahrt: 1 langer Pfiff alle 2 Minuten,
4. Dampfer in Fahrt, aber ausser Fahrt (gestoppt): 2 lange Pfiffe alle 2 Minuten.
5. Segler in Fahrt mit Steuerbordhalsen: 1 Nebelhornton in jeder Minute,
6. Segler in Fahrt mit Backbordhalsen: 2 Nebelhorntöne in jeder Minute,
7. Segler in Fahrt mit dem Wind achterlicher als dwars: 3 Töne in jeder Minute,
8. Schiff vor Anker: Glockenläuten jede Minute,
9. Dampfer vor Anker im sogenannten Track des Verkehrs: alle 2 Minuten 2 lange Pfiffe, darauf Glockengeläute,
10. Segler vor Anker im sogenannten Track des Verkehrs: jede Minute 2 Nebelhorntöne, darauf Glockengeläute,
11. Schlepper (obligatorisch), geschlepptes Schiff (fakultativ): alle 2 Minuten 1 langer und 2 kurze Töne,
12. Dampfer in Fahrt, aber ausser Fahrt: 3 Signalpfiffe (kurz, lang, kurz),
13. Kabelleger: 3 lange Töne,
14. Relativ manöverirunfähige Schiffe: 4 kurze Töne,
15. Boote und Segler unter 20 Tonnen: beliebige Schallsignale jede Minute.

Insbesondere sind folgende Einzelheiten hervorzuheben.

ad e.

Man hat es vermieden oder sich erspart, zu sagen, was auf See (wohlgemerkt „auf See“) ein gewöhnlicher und was dort ein ungewöhnlicher Ankerplatz ist. So lange dies aber nicht feststeht, ist die ganze Bestimmung werthlos; sobald es aber feststeht, bleibt der Werth der Unterscheidung, ob das vor Anker liegende Schiff ein Segler oder ein Dampfer ist, noch immer fraglich. Wie übrigens ein vor Anker liegendes Schiff auf See an dem Orte, wo es liegt, kein Hinderniss für ein ebenda in Fahrt befindliches Schiff bilden kann, ist unverständlich.

ad b und g.

Warum dem Dampfer „ausser Fahrt" 2 verschiedene Signale (ein obligatorisches und ein fakultatives) zuertheilt sind, ist unerfindlich. Denn was das fakultative besagt, sagt ja schon das obligatorische Signal.

ad h, i.

Das Kabel legende resp. aufnehmende und das manöverirunfähige Schiff haben je 2 Signale: Das allgemeine Avertissementssignal für Dampfer resp. Segler und ein spezielles Antwortsignal. Das letztere Signal ist nicht blos für das durch Unfall manöverirunfähige Schiff vorgeschrieben. Die Gefahr missbräuchlicher Benutzung des sogenannten Antwortsignals ist nur schwer zu verkennen.

ad f.

Dem Schlepper und dem geschleppten Schiffe, einerlei ob beide oder eins derselben Dampfer oder Segler sind, dasselbe Nebelsignal zuzuertheilen, erscheint nicht unbedenklich, wenngleich die Absicht, den Schleppzug als solchen akustisch kenntlich zu machen, anzuerkennen ist.

Die Frage, ob die mit ausgesetztem Geschirr bei der Arbeit befindlichen Fischer — ohne Unterschied der Betriebsart, geschieden nach Dampf und Segel — besonderer Nebelschallsignale bedürfen, welche sie von den schwer manöverirfähigen Schiffen noch speziell unterscheiden sollen, dürfte schwerlich im bejahenden Sinne zu entscheiden sein.

Der Versuch, durch Hinzufügung der Worte „heftige Regengüsse" zu Nebel, dickem Wetter und Schneefall den Begriff des unsichtigen Wetters mehr zu veranschaulichen, ist unvollständig geblieben. Und doch bedarf es bei richtiger Auffassung des Gesetzes einer solchen Aufzählung gar nicht. Jede Aufzählung ist gefährlich, weil sie leicht als exklusiv und nicht lediglich als exemplikativ genommen wird. Es ist aber gar nicht abzusehen, warum Höhenrauch, Staubregen, Hagelwetter etc. nicht auch ein unsichtiges Wetter sein sollen.

In Summa: der art. 15 hat mehr den guten Willen als das starke Können seiner Verfasser bewiesen.

Ein Schiffer, der durch die Nebelsignale der art. 15 und 9, g orientirt und nicht konfus gemacht wird, muss kein Mensch, sondern ein Halbgott sein oder „beinahe so".

Kein Nebel-Schallsignalsystem sollte internationale Geltung erlangen, welches nicht die Probe im englischen Kanal und in der Einfahrt zur Nordsee besteht. Und vorher zu sagen, dass in diesen Meerestheilen das Konzert der art. 15 und 9, g kläglich Fiasko machen würde, wenn man es einmal in Scene setzte, dazu gehört keine Prophetengabe.

Gebot mässiger Fahrgeschwindigkeit der Schiffe in Nebel u. s. w.

Artikel 16.

Jedes Fahrzeug soll bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen mit mässiger Geschwindigkeit fahren, wobei es auf die vorliegenden Umstände und Bedingungen sorgfältige Rücksicht zu nehmen hat.

Ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vorlicher als dwars das Nebelsignal eines Fahrzeuges, dessen Lage noch nicht ausgemacht ist, hört, soll, soweit es die Umstände des Falles gestatten, seine Maschine stoppen und sodann mit Vorsicht navigiren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist.

Bemerkungen: Die Vorbehalte

„wobei auf die Umstände Rücksicht zu nehmen ist",
„soweit es die Umstände des Falles gestatten",
„sodann mit Vorsicht manöveriren, bis die Gefahr vorbei ist",

sind, soweit sie Selbstverständliches sagen wollen, nichtssagend, und, soweit sie etwas Besonderes sagen wollen, entweder Fallstricke für die Tugend oder Schlupfwinkel der Bosheit.

Sie tragen, wenn man ohne Gefahr, missverstanden zu werden, sich bildlich ausdrücken darf, den Stempel der Vaterschaft eines listigen Advokaten, nicht eines biderben Seemannes, an der Stirn.

Mit diesem Artikel kann man jeder ehrlichen Haut den Hals umdrehen und jedem Spitzbuben über die Berge helfen.

Wer mit gesundem Menschenverstand und ohne Hintergedanken nach einander die art. 15 und 16 liest, muss sich Folgendes sagen:

Im Nebel etc. darf ich fahren; und wenn ich nicht die Hand vor Augen sehen kann, so darf ich mich doch „vorbeifühlen". Wie das gemacht wird, sagt das Gesetz mir freilich nicht. Wenn alles gut geht, so haben die „Umstände" es eben erlaubt. Geht es schief, so waren die „Umstände" nicht danach angethan.

Jedenfalls brauche ich auch im dicksten Nebel nicht beizudrehen oder die Gunst eines Ankergrundes auf See zu benutzen.

Ein Arzt, der zur Zeit einer Choleraepidemie wegen Verhaltungsmaassregeln um Rath gefragt, antworten würde:

„Verhalten Sie sich den Umständen gemäss, seien Sie recht vorsichtig und hüten Sie sich vor Allem, die Cholera zu bekommen"

würde seinen Klienten nicht mehr und nicht weniger befriedigen als der art. 16 den einer festen Regel bedürftigen Seemann.

Steuer- und Segel-Regeln.

Einleitung. Gefahr des Zusammenstossens.

Gefahr des Zusammenstossens kann, wenn die Umstände es gestatten, durch sorgfältiges Ueberwachen der Kompasspeilung eines sich nähernden Fahrzeuges ermittelt werden.

Wenn die Peilung nicht merklich sich ändert, so ist jene Gefahr als vorhanden anzusehen.

Bemerkung: Dies ist ein alter nautischer Lehrsatz, der aber schwerlich in einem Gesetze am richtigen Platze ist.

Er gehört als Mahnung in ein Lehrbuch oder einen Gesetzeskommentar.

Artikel 17.

Wenn 2 Segelfahrzeuge sich einander so nähern, dass darin die Gefahr des Zusammenstossens liegt, so soll das eine von ihnen dem anderen sich aus dem Wege halten, wie folgt:

a) Ein mit raumem Winde fahrendes Fahrzeug soll sich aus dem Wege eines beim Winde segelnden Fahrzeuges halten.

b) Ein Fahrzeug, welches mit Backbordhalsen beim Winde segelt, soll sich aus dem Wege eines mit Steuerbordhalsen beim Winde segelnden Fahrzeuges halten.

c) Wenn beide mit dem Wind an verschiedenen Seiten raumsegeln, so soll das Fahrzeug, welches den Wind an Backbordseite hat, sich aus dem Wege des anderen halten.

d) Wenn beide mit dem Wind an derselben Seite raumsegeln, so soll das luvwärts befindliche Fahrzeug sich aus dem Wege des leewärts befindlichen Fahrzeuges halten.

e) Ein Fahrzeug, welches platt vor dem Winde segelt, soll sich aus dem Wege des anderen Fahrzeuges halten.

Bemerkung: Die Regel entspricht dem art. 14 des allgemeinen Strassenrechts.

Artikel 18.

Wenn 2 Dampffahrzeuge sich Steven-auf oder beinahe Steven-auf begegnen, so dass darin die Gefahr des Zusammenstossens liegt, so soll jedes seinen Kurs nach Steuerbord derart ändern, dass jedes an der Backbordseite des anderen passirt.

Dieser Artikel findet nur in den Fällen Anwendung, wo Fahrzeuge Steven-auf oder beinahe Steven-auf sich in solcher Weise begegnen, dass darin die Gefahr des Zusammenstossens liegt, und leidet keine Anwendung auf 2 Fahrzeuge, welche, wenn beide ihre betreffenden Kurse beibehalten, klar von einander gehen müssen.

Die einzigen Fälle, in welchen derselbe Anwendung findet, sind die, wenn jedes der beiden Fahrzeuge Steven-auf oder beinahe Steven-auf zum anderen steht, mit anderen Worten: in Fällen, in welchen bei Tage jedes Fahrzeug die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder beinahe in einer Linie sieht (peilt), und bei Nacht in Fällen, in welchen jedes Fahrzeug in solcher Stellung sich befindet, dass es beide Seitenlichter des anderen sieht.

Derselbe findet keine Anwendung bei Tage in Fällen, in welchen ein Fahrzeug sieht, dass ein anderes voraus seinen Kurs kreuzt, oder bei Nacht in Fällen, wo das rothe Licht des einen Fahrzeuges dem rothen Lichte des anderen gegenübersteht, oder wo das grüne Licht des einen Fahrzeuges dem grünen Lichte des anderen gegenübersteht, oder wo ein rothes Licht ohne ein grünes Licht, oder ein grünes Licht ohne ein rothes Licht voraus in Sicht ist, oder wo beide Lichter, das grüne und rothe, anderswo als voraus in Sicht sind.

Bemerkung: Die Regel stimmt mit dem art. 15 des allgemeinen Strassenrechts überein.

Artikel 19.

Wenn die Kurse zweier Dampffahrzeuge sich so kreuzen, dass darin die Gefahr des Zusammenstossens liegt, so soll dasjenige Fahrzeug, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat, sich aus dem Wege dieses anderen halten!

Bemerkung: Gleichlautend mit art. 16 des allgemeinen Strassenrechts!

Artikel 20.

Wenn ein Dampffahrzeug und ein Segelfahrzeug in solchen Richtungen fahren, dass darin die Gefahr des Zusammenstossens liegt, so soll das Dampffahrzeug sich aus dem Wege des Segelfahrzeuges halten.

Bemerkung: Uebereinstimmend mit art. 17 des allgemeinen Strassenrechts!

Artikel 21.

Wo nach einer dieser Regeln das eine von 2 Fahrzeugen sich aus dem Wege zu halten (auszuweichen) hat, da soll das andere seinen Kurs und seine Fahrgeschwindigkeit beibehalten.

Bemerkungen: Neu ist im Vergleich zum art. 22 des allgemeinen Strassenrechts die Pflicht des Kurshalters zur Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit.

Diese Regel ist zutreffend für die erdrückende Mehrzahl aller Begegnungen von Schiffen auf See, nämlich für die Kurskreuzung innerhalb eines Winkels bis ca. 4 Strich an Steuerbord oder Backbord von vorne.

(Siehe Fig. 180 im Anhang.)

Dagegen ist sie für eine Anzahl anderer Konstellationen unzutreffend und demnach in der im art. 21 ausgesprochenen Allgemeinheit nicht acceptabel.

Sie passt insbesondere nicht für die Fälle der Kurskreuzung im spitzen Winkel von hinten

(Siehe Fig. 181 im Anhang [die Schiffe A und B].)

und der Kurskreuzung im sehr stumpfen Winkel von vorne, falls der Weichepflichtige, um nicht zweimal den Kurs des Kurshalters zu kreuzen, statt der sogenannten Innendrehung die Aussendrehung wählt.

(Siehe Fig. 181 im Anhang [die Schiffe A und C].)

Wenn nämlich B abdreht von A, so muss A die Fahrt mindern, um nicht in Folge des Soggs mit B zusammenzuklappen. Andererseits wird C den Kurskreuzungspunkt nur dann ohne Kollision mit A hinter sich legen, wenn letzteres Schiff seine Fahrt verlangsamt.

Endlich wird A selbstredend im Falle der Unvermeidlichkeit eines Zusammenstosses seine Fahrgeschwindigkeit unter keinerlei Umständen beibehalten dürfen.

Artikel 22.

Jedes Fahrzeug, welches durch diese Regeln angewiesen ist, sich aus dem Wege eines anderen Fahrzeuges zu halten, soll, wenn die Umstände des Falles es gestatten, es vermeiden, den Kurs des anderen vorne zu kreuzen (vor dem Bug vorüberzufahren).

Bemerkungen: Eine goldene Seemannsregel! Der Artikel ist neu. Genau genommen, geht dasjenige Schiff, welches den Bug des anderen kreuzt, diesem nicht aus dem Wege, sondern in den Weg. Der art. 22 ist ein Komplementärsatz zum art. 21. Denn wenn der Kurshalter im Prinzip seine Fahrgeschwindigkeit beibehalten soll, so schafft er ja dem vorlicher als dwars seinen Kurs kreuzenden Gegner durch konstante und gleichmässige Annäherung an den Schneidepunkt der Kurse, hinter sich stetig mehr und mehr Raum zum gesicherten Passiren unter dem Heck.

Die Klausel der „Umstände des Falles“ ist mit grosser Vorsicht zu behandeln. Denn gemeint ist ein zwingendes Hinderniss, nicht ein Verpassen des gebotenen Momentes.

(Siehe Fig. 182 im Anhang.)

B kreuzt den Kurs von A ohne Noth. Denn schon in C hätte diese Kurskreuzung sich vermeiden lassen.

Artikel 23.

Jedes Dampffahrzeug, welches durch diese Regeln angewiesen ist, sich aus dem Wege eines anderen Fahrzeuges zu halten, soll bei Annäherung an dasselbe, wenn nöthig, seine Fahrgeschwindigkeit mindern oder stoppen oder umkehren (rückwärts fahren).

Bemerkungen: Im Gegensatz zum Wortlaut des art. 18 des allgemeinen Strassenrechts nimmt dieser Artikel dem Kurshalter die Pflicht der Fahrtminderung, Fahrtsistirung oder -umkehrung ab und legt sie ausschliesslich auf die Schultern des Weichepflichtigen. Es ist dies eine logische Folge des Gebotes des art. 21 an den Kurshalter, seine Fahrt beizubehalten.

Diese Regel ist daher für alle diejenigen Fälle angemessen, für welche der art. 21 passt, aber auch nur für diese Fälle.

Die Umstellung der Worte „wenn nöthig“ ist eine entschiedene Verbesserung, da unter Umständen gerade die unverändert beibehaltene Fahrt das beste Kollisionsverhütungsmittel ist. Dies ist insbesondere der Fall bei einer unvermeidlichen Kurskreuzung.

(Siehe Fig. 181 im Anhang.)

Das Schiff C muss mit Rücksicht auf das abdrehende Schiff B den Kurs von A kreuzen, natürlich so schnell als möglich, also mit ungeminderter Fahrgeschwindigkeit.

Artikel 24.

Ohne Rücksicht auf irgend eine dieser Regeln soll jedes Fahrzeug, welches ein anderes überholt, sich aus dem Wege des überholten Fahrzeuges halten.

Jedes Fahrzeug, welches einem anderen Fahrzeuge aus irgend einer Richtung aufkommt, die mehr als 2 Striche achterlicher als dwars ist, d. h. in solcher Stellung zu dem Fahrzeuge, welches zu überholen es im Begriffe ist, dass es bei Nacht ausser Stande sein würde, eines der Seitenlichter jenes Fahrzeuges zu sehen, soll als überholendes Fahrzeug angesehen werden. Und keine spätere Aenderung der Peilung zwischen den beiden Fahrzeugen soll das überholende Fahrzeug zu einem kurskreuzenden Fahrzeuge im Sinne dieser Regeln machen oder es von der Pflicht, sich von dem überholten Fahrzeuge frei zu halten, entbinden, bevor es dasselbe endgültig passirt hat und klar von ihm gegangen ist.

Da bei Tage das überholende Fahrzeug nicht immer mit Sicherheit wissen kann, ob es vorlich oder achterlich dieser Richtung zum anderen Fahrzeuge sich befindet, so sollte es im Zweifel annehmen, dass es ein überholendes Fahrzeug ist und sich aus dem Wege halten (ausweichen).

Bemerkungen: Die Zusätze dieses Artikels zum ersten Satze sind neu und bieten die Definition des Begriffes „überholendes Schiff“, welche im art. 20 des allgemeinen Strassenrechts fehlt.

Dass das überholende Schiff durch Aenderung der Peilung nicht in die Rechtsstellung eines kreuzenden Schiffes übergeht, also aus einem Weichepflichtigen eventuell ein Kurshalter wird, ist durchaus richtig. Ebensowenig kann aber ein kurskreuzender Dampfer, welcher z. B. den nicht schneller fahrenden Gegendampfer 1 Strich achterlicher als dwars an Steuerbord peilt, diesen in grösster Nähe plötzlich dadurch zum überholenden Schiffe machen, dass er seine Fahrt ohne Noth mindert, und so das Strassenrecht in den letzten entscheidenden Momenten an sich reissen.

Die gegentheilige Entscheidung des Oberseeamts vom 5. März 1884 (s. Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs Band 5 Seite 525 bis 538; bes. Seite 536 am Ende) ist nach Maassgabe der art. 24 und 21 des Washingtoner Entwurfes nicht mehr möglich. Denn was dem Einen recht, ist dem Anderen billig.

Dem Grundsatz, dass der Weichepflichtige sich nicht in der Nähe des Gegners in einen Kurshalter verwandeln kann, widerstreitet natürlich an sich keineswegs, dass der Kurshalter die Rolle des Weichepflichtigen übernimmt. Allein der art. 21 steht diesem Rollenwechsel entgegen, insofern er sich auch nur durch Fahrtminderung des Kurshalters vollziehen würde.

Die Frage dieses Rollenwechsels kann aber überhaupt nur bei einer gewissen Nähe der Schiffe zu einander entstehen, und dieses Moment der Nähe vernachlässigt der art. 24.

Der letzte Satz ist ein Anwendungsfall einer Klugheitsregel, die eine allgemeine Gültigkeit besitzt. Der Satz wird bei Annahme eines einheitlichen Begriffes des „überholten Schiffes" sehr viel öfter praktisch werden, als wenn man bei Tage die Dwarspeilung als Grenze des Ueberholens annimmt und so zwei Begriffe für das „überholende Schiff" schafft (bei Nacht mehr 2 Strich achterlicher als dwars, bei Tage achterlicher als dwars vom Vorfahrer peilend).

Artikel 25.

In engen Gewässern (Wasserstrassen) soll jedes Dampffahrzeug, wenn dies sicher und ausführbar ist, sich an der Seite des Fahrwassers oder der Mittelrinne (des Tiefs) halten, welche an der Steuerbordseite dieses Fahrzeuges liegt.

Bemerkung: Der art. 25 stimmt mit dem art. 21 des allgemeinen Strassenrechts überein.

Artikel 26.

Segelfahrzeuge in Fahrt sollen sich aus dem Wege von Segelfahrzeugen oder Booten halten, welche mit Netzen oder Angelleinen oder Schleppnetzen fischen. Diese Regel soll keinem beim Fischfang beschäftigten Fahrzeuge oder Boote das Recht geben, ein Fahrwasser, welches von anderen als fischenden Fahrzeugen oder Booten benutzt wird, zu sperren.

Bemerkung: Dieser Artikel ist neu und sachgemäss. Nur wird man das Wort „Fahrwasser" im Sinne einer durch Ufer, Gründe, Sände, Untiefen etc. beschränkten Wasserstrasse verstehen müssen und nicht im Sinne eines Fischgrundes auf offener See nehmen dürfen.

Artikel 27.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Regeln soll gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstossens und auf alle besonderen Umstände genommen werden, welche ein Abweichen von obigen Regeln nöthig machen, um eine unmittelbare Gefahr abzuwenden.

Bemerkung: Der Zusatz „und des Zusammenstossens“ bewirkt lediglich eine wörtliche Abweichung von art. 23 des allgemeinen Strassenrechts, da der Zusammenstoss zu den Gefahren der Schifffahrt gehört und diese „alle“ eingeschlossen sind.

Schallsignale für Fahrzeuge in Sicht von einander.

Artikel 28.

Die in diesem Artikel gebrauchten Worte „kurzer Ton“ sollen einen Ton von ungefähr 1 Sekunde Dauer bedeuten.

Wenn Fahrzeuge in Sicht von einander sind, so soll ein Dampffahrzeug in Fahrt beim Einschlagen eines nach diesen Regeln gestatteten oder angeordneten Kurses diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife oder Sirene anzeigen, nämlich:

1. 1 kurzer Ton bedeutet: Ich richte gerade jetzt meinen Kurs nach Steuerbord.
2. 2 kurze Töne bedeuten: Ich richte gerade jetzt meinen Kurs nach Backbord.
3. 3 kurze Töne bedeuten: Meine Maschine geht Vollkraft rückwärts.

Bemerkungen: Zum Unterschiede von art. 19 des allgemeinen Strassenrechts sind die sogenannten Kurssignale nicht mehr fakultativ, sondern obligatorisch.

Wie in art. 15 der lange, so ist hier der kurze Ton in feste zeitliche Grenzen geschlossen.

Während das allgemeine Strassenrecht nur voraussetzt, dass das signalisirende Schiff das andere in Sicht habe, verlangt unser art. 28, dass beide Schiffe sich gegenseitig in Sicht haben. Nun kann ich wohl wissen, ob und was ich sehe, aber wie kann ich wissen, ob und was mein Gegner sieht? Z. B. ich peile den Gegendampfer genau in der Richtung, in welcher seine dicke Rauchgarbe zieht und mich den Blicken seines Wachhabenden auf der Brücke verhüllt.

Kein Fahrzeug darf, unter welchen Umständen es auch sei, die gehörige Vorsicht verabsäumen.

Artikel 29.

Keine dieser Regeln soll ein Fahrzeug, oder den Eigenthümer (Rheder) oder den Führer (Schiffer) oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss in Führung und Gebrauch von Lichtern und Signalen, oder einer Versäumniss im Halten eines gehörigen Ausgucks, oder der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel entlasten, welche durch den gewöhnlichen (ordentlichen!) Seemannsgebrauch oder durch die besonderen Umstände des Falles etwa geboten wird.

Bemerkung: Uebereinstimmend mit art. 24 des allgemeinen Strassenrechts.

Vorbehalt für Regeln für Häfen und Binnenschifffahrt.

Artikel 30.

Keine dieser Regeln soll die Wirksamkeit einer Spezialregel beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in einem Hafen, auf einem Flusse oder auf Binnengewässern von der Ortsobrigkeit innerhalb ihrer Zuständigkeit (duly) erlassen ist.

Bemerkungen: Gleichlautend mit art. 25 des allgemeinen Strassenrechts.

Nothsignale.

Artikel 31.

Wenn ein Fahrzeug in Noth ist und Beistand (Hülfe) von anderen Fahrzeugen oder vom Ufer verlangt, so sollen folgende Signale von ihm entweder zusammen oder einzeln gebraucht oder gegeben werden, nämlich bei Tage:

1. ein in Pausen von ungefähr einer Minute abgefeuerter Kanonenschuss,
2. das mit NC bezeichnete Nothsignal des Internationalen Signalbuches,
3. das aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas einem Balle Aehnliches sich befindet, bestehende Fernsignal,
4. Raketen oder Leuchtbomben, wie sie unten zum Gebrauche bei Nacht vorgeschrieben sind,
5. ein fortgesetztes (beständiges) Ertönenlassen eines Nebelsignalapparates,

bei Nacht:

1. ein in Pausen von ungefähr einer Minute abgefeuerter Kanonenschuss.
2. Flammen auf dem Fahrzeuge, z. B. von einer brennenden Theer- oder Oeltonne u. s. w.,
3. Raketen oder Leuchtbomben, welche mit lautem Knall in der Luft platzen und Leuchtkugeln von beliebiger Farbe oder Art werfen, und die je eine zur Zeit in kurzen Pausen abgefeuert werden,
4. ein fortgesetztes Ertönenlassen eines Nebelsignalapparates.

Bemerkungen: Neu sind die Tagsignale unter 4. und 5. und unter den Nachtsignalen die Knallraketen und Knallleuchtbomben.

II. Systematische Exkurse.

§ 77.

1. Grundlagen und Motive der Fahrregeln.

Das älteste Strassenrecht ist wahrscheinlich, wie ursprünglich jedes sogenannte Recht, ein Faustrecht gewesen. Das stärkere Schiff hielt Kurs, das schwächere gab rechtzeitig die Strasse frei. That es dies nicht, so war es der allein oder am meisten leidende Theil bei einem Zusammenstosse. In diesem Stadium der Dinge kann nicht eigentlich von einem Rechte geredet werden, sondern nur von einer faktischen Uebermacht, dem sogenannten Rechte des Stärkeren.

Der Missbrauch der überlegenen Stärke hat eine Reaktion der Schwächeren zur Folge. Der Schwächere nimmt seine Zuflucht zur List oder zur Vereinigung vieler kleinen Kräfte zu einer grösseren.

Dies ruft Gegenmaassregeln des Gegners hervor und so fort. Es tritt an die Stelle von Ordnung und Ruhe die Unordnung und der Kampf.

Jetzt schreitet das Recht, zuerst das Gewohnheits-, später das Gesetzesrecht, ein und übernimmt den Schutz des Schwächeren. Diese Genesis darf man auch für das Strassenrecht auf See vermuthen. Zuerst entstehen vereinzelte Regeln für wenige einfache Thatbestände, diese mehren sich. Es entstehen allgemeinere Regeln für die typischen Erscheinungen vieler Einzelfälle. Die Regeln ordnen sich einem Prinzip unter und werden zu einem Rechtsinstitut.

Bei aller Verschiedenheit in den Grundzügen wie im Detail ist aber der Ausgangspunkt überall derselbe.

Jedes Strassenrecht geht von dem Rechtssatze aus, dass in der Regel Niemand dem Anderen Schaden zufügen darf, wenn er nicht ein Recht dazu erworben hat, und dass, da — von Einwilligung des Verletzten und Nothwehr abgesehen — ein Recht, fremde Schiffe durch Ansegeln und Rammen zu beschädigen, sich nicht statuiren lässt, die Herbeiführung eines Zusammenstosses von Schiffen an sich eine Widerrechtlichkeit enthält. Hieraus folgt, dass die Führer zweier Schiffe, welche sich in gefahrdrohender Weise einander nähern, gegenseitig ihr Bestes zur Verhütung einer Kollision zu thun, verpflichtet sind. Sie sind alle beide gleicherweise verpflichtet. Der beiderseitige gute Wille wird aber in vielen Fällen nur unter der Voraussetzung, dass der Umsetzung in die That eine beiderseitige Kenntniss der Art der Ausführung vorhergeht, von gutem Erfolge begleitet sein. Wer nicht weiss, was der Gegner thun wird, weiss auch nicht, welche von mehreren zur eigenen Wahl stehenden Vorbeugungsmaassregeln einer Schiffskollision durch das Verhalten des Gegners unterstützt oder vereitelt werden wird. Beiderseitige Passivität in Folge dieser Unwissenheit führt vielleicht zum Zusammenstossen der Schiffe. Beiderseitiges Handeln trotz dieser Unwissenheit kann sowohl die Kollision herbeiführen wie verhüten. Keiner der beiden Schiffer vermag die Folgen seines Handelns in zweckbewusster Weise zu übersehen. Sie gleichen jeder dem Spieler, der in die Lotterie setzt. Auf sein Loos kann ebensowohl ein Gewinn wie eine Niete fallen. Die Wahrscheinlichkeit für Letzteres ist die grössere.

Diese Unwissenheit und die daraus folgende Unsicherheit zu beseitigen, ist die Aufgabe jedes Strassenrechtes.

Das Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist eine angemessene Rollenvertheilung unter beide Gegner.

Dies kann in zweifacher Weise geschehen:

Entweder man macht jedem der beiden Schiffer die Auflage, den Kurs seines Schiffes mit Rücksicht auf den des Gegners in einer bestimmten Weise zu ändern, sei es mit, sei es ohne Fahrtwechsel,

oder man ordnet eine Fahrt- oder Kursänderung nur für das eine, ein Kurshalten dagegen für das andere Schiff an, indem man die Bedingungen, unter welchen das eine oder das andere geschehen soll, feststellt.

In Ausnahmefällen, wo die Durchführung des Prinzips als unräthlich oder unmöglich sich darstellt, macht man es beiden Schiffern zur Pflicht, durch Kurs- resp. Fahrtwechsel oder beides vereint oder durch Beibehaltung von Kurs

$\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Fahrt auf der einen Seite in zweckentsprechender, also nicht in ein für allemal bestimmter, Weise dem Zusammenstosse vorzubeugen.

Die heutzutage im Seeverkehr geltenden Fahrregeln legen als prädominirendes Prinzip das zweite zu Grunde, schränken das Anwendungsgebiet des ersten Prinzipes auf einen einzigen Fall ein und räumen dem dritten Prinzipe eine unbeschränkte Geltung ein.

Das Prinzip der Theilung der Arbeit in der Weise, dass einer ausweicht, der andere Kurs hält, gilt im Verhältniss

des Steuerbord-Beimwinders zu dem Backbord-Beimwinder,
des Beimwinders zu dem Raumwinder,
des Steuerbord-Raumwinders zu dem Backbord-Raumwinder,
des Luvwärts-Raumwinders zu dem Leewärts-Raumwinder,
des Vormwinders zu jedem Beimwinder und Raumwinder,
des Dampfers zu jedem Segelschiffe,
des Ueberholers (Seglers oder Dampfers) zum Vormanne (Segler oder Dampfer),
des Manöverirfähigen (Seglers oder Dampfers) zum Manöverirunfähigen (Segler oder Dampfer),
des Dampfers zu dem an Steuerbord gesichteten kurskreuzenden Dampfer.

Das Prinzip der Arbeitstheilung in der Weise, dass beide in bestimmter Weise ausweichen, gilt im Verhältniss des Dampfers zu dem in gerade oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfer.

Das Prinzip der Arbeitstheilung in der Weise, dass beide oder einer durch beliebige zweckentsprechende Maassregeln (Kurs- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Fahrtwechsel) die Gefahr eines Zusammenstosses zu beseitigen suchen, gilt für alle Schiffe im Verhältnisse zu einander überall da, wo die Durchführung der anderen Principe den Zweck verfehlen würde.

Die Gesichtspunkte, nach welchen diese Arbeitstheilung vorgenommen ist, ergeben sich aus der Verschiedenheit der mechanischen Bedingungen, also aus der Natur der Sache.

Die Gegensätze, welche zu vermitteln sind, sind:

das Schiff in Fahrt und das Schiff vor Anker,
das Dampfschiff und das Segelschiff,
Dampfschiffe unter sich und Segelschiffe unter sich auf Kursen, welche dauernd oder zeitweilig in denselben Raumabschnitt fallen.

Ein Schiff, welches in Fahrt ist, ist ein sich von der Stelle stetig fortbewegender Körper.

Ein Schiff, welches vor Anker liegt, ist ein sich bewegender, aber nicht über die Länge der Ankerkette hinaus sich fortbewegender Körper.

Befinden sich derartig bewegte Körper zu gleicher Zeit in benachbarten Raumabschnitten, so entsteht die Gefahr, dass die Bewegungen derselben einmal in den gleichen Raumabschnitt fallen, d. h. dass sie zusammenstossen.

Diese Gefahr liegt also in der Annäherung.

Dieser Gefahr zu begegnen, ist das Strassenrecht bestimmt.

Jedes Strassenrecht hat die beiden Elemente und Maasse jeder Bewegung, nämlich Raum und Zeit, seinen Sätzen zu Grunde zu legen, den Raum, über welchen sich die Bewegung erstreckt, und die Zeit, während welcher die Ausführung derselben dauert.

Das Recht statuirt eine Pflicht, aus dem Wege zu gehen, und legt sie demjenigen auf, welcher dazu die günstigsten Raumverhältnisse auf seiner Seite hat, und demjenigen, welchen die Zeitverhältnisse am meisten begünstigen.

Der Raum ist eine sichtbare, stets erkennbare Basis, aber keine ausnahmslos zuverlässige sichere Grundlage.

Denn die Gefahr eines Zusammenstosses bestimmt sich nicht lediglich nach der räumlichen Nähe oder Entfernung der Schiffe, sondern wesentlich nach ihrer zeitlichen Nähe oder Entfernung vom Schneidepunkte ihrer Kurse.

Ungleiche räumliche Entfernung kann eine gleiche zeitliche Entfernung sein.

Ungleiche zeitliche Entfernung kann eine gleiche räumliche Entfernung sein.

Der räumliche Abstand ist täuschend.

Aber der zeitliche Abstand ist es in noch höherem Grade, er ist geradezu eine ungewisse Grösse. Denn er ist regelmässig unsichtbar, unerkennbar, daher unsicher und kann nur in einem Falle als Basis des Strassenrechtes angenommen werden, wo er sichtbar wird.

Das ist der Fall des Ueberholens.

Hier bringt die Zeit die Verschiedenheit der Fahrgeschwindigkeit der Schiffe evident zum Ausdruck. Denn hier bewegen sich die Schiffe in genau oder ungefähr derselben Richtung. Bei entgegengesetzter und kreuzender Richtung kann man meistens nicht unterscheiden, wie viel an Zeitverkürzung bis zum Zusammentreffen auf die Fahrt des einzelnen Schiffes im Vergleich zum anderen kommt.

Beim Ueberholen muss der Ueberholer ausweichen, weil er am schnellsten sich bewegt.

Es genügt für ihn zum Ausweichen die kleinste Kursänderung, weil er den anderen v o r sich hat, und dieser sich von ihm entfernt. Der Andere würde einer sehr bedeutenden, lang dauernden Kursänderung benöthigen, weil er den Ueberholer hinter sich hat und dieser sich ihm nähert.

(Siehe Fig. 183 im Anhang.)

Unter der Voraussetzung, dass B ungefähr die doppelte Fahrgeschwindigkeit entwickelt wie A, und C ungefähr die doppelte Fahrgeschwindigkeit von B, würde B in s angelangt sein, wenn A den Punkt s^1 erreicht hätte, und B in S^2 angelangt sein, wenn A den Punkt S^2 erreicht hätte.

Inzwischen wäre eine Kollision erfolgt. Dieselbe ist unvermeidlich, wenn A allein seinen Kurs ändert, sei es nach Backbord oder nach Steuerbord.

Weicht dagegen B aus, so wird er im Punkte S^1 ankommen, wenn A den Punkt s^1 bereits überschritten hat, mag B nun nach Backbord oder nach Steuerbord drehen.

Noch deutlicher wird dieses Verhältniss, wenn man den Abstand der Schiffe von einander um die Hälfte verringert, z. B. im Falle von B und C.

In dem Augenblick, in welchem B bis S^1 gekommen wäre, hätte C schon den Punkt s hinter sich, und dazwischen läge der Moment der Kollision, wenn B allein ausweichen wollte. Legt dagegen C allein sein Ruder, sei es an Back- oder an

Steuerbord, so wird es den Punkt v kreuzen, wenn B schon in v^1 angekommen ist, und die Schiffe gehen knapp von einander frei. C sichert diesen Erfolg durch hinzutretende Fahrtminderung, wo dies angängig ist.

Das ausschlaggebende Moment liegt hier in der Zeitdifferenz, d. h. in der Verschiedenheit der Fahrgeschwindigkeit beider Schiffe.

Die grössere Schnelligkeit des überholenden Schiffes ist der Grund, aus welchen ihm die Pflicht des Ausweichens auferlegt ist.

Sollte A vor B oder B vor C ausweichen, so würde der Schiffsführer, da er die Fahrgeschwindigkeit des Nachmannes nicht kennt, darüber im Ungewissen sein, in welchem geringsten Abstande zwischen beiden Schiffen die Vornahme seines Ausweichemanövers erfolgen müsste, um ihn vom Ueberholer frei zu führen. Denn während der Drehung würde er nicht nur einen Fahrtverlust erleiden, sondern der Nachmann sich ihm überdies seinerseits fortgesetzt nähern und den Erfolg seiner Drehung in Frage stellen.

Liegt dagegen dem Ueberholer die Weichepflicht ob, so erleichtert die Tendenz des Vormannes, sich von ihm zu entfernen, ihm die Ausführung seines Manövers um so mehr, als er über die Drehungsfähigkeit seines Schiffes, dessen Fahrgeschwindigkeit schon durch das Ruderlegen sich mindert, im Klaren ist oder sein kann und daher soll.

Daher ist für das Verhältniss zwischen Ueberholer und Vormann mit Fug die Zeit zur Basis der strassenrechtlichen Norm genommen worden.

art. 20.

Es ist das Prinzip des Maximums, der Superiorität der Fahrgeschwindigkeit.

Die Raumverhältnisse sind demjenigen ceteris paribus am günstigsten, welcher nach beiden Seiten ausweichen kann. Daher der Satz:

„Der Raumwinder weicht dem Beimwinder aus“.

Er weicht also dem aus, der nur nach einer Seite Platz zur Bewegung hat. Die Raumverhältnisse sind demjenigen günstiger, der nach einer oder beiden Seiten ausweichen kann, als dem, welcher nach keiner Seite Platz hat.

Daher weicht Ersterer dem Letzteren.

Das Schiff in Fahrt weicht dem vor Anker liegenden aus.

Hat jeder nach beiden Seiten Platz, aber in ungleichem Maasse, so weicht derjenige, welcher gleichmässig nach beiden Seiten Platz hat

der Vormwinder weicht dem Raumwinder aus

oder wenigstens gleichmässiger als der andere:

Der Luvraumwinder weicht dem Leeraumwinder.

Die Pflicht auszuweichen, setzt also Platz zum Ausweichen voraus:

entweder nach beiden Seiten
oder nach einer Seite.

Wer nach keiner Seite dazu Platz hat, hat auch keine Pflicht auszuweichen.

Der Raum als Basis des Strassenrechtes bringt die Verschiedenheiten in der Drehungsfreiheit der Schiffe zum Ausdruck.

Das Raumverhältniss ist ein verschiedenes für das Segel- und Dampfschiff.

Für Segelschiffe tritt als ein die Bewegungsfreiheit im Raume beschränkender

Faktor, der Wind, auf. Sein Einfallswinkel in die Segel oder genauer: der Winkel zwischen Kielrichtung und Windrichtung ist entweder für zwei Schiffe erheblich verschieden, während alle übrigen Verhältnisse wesentlich gleich oder ähnlich sind, — dann ist der Wind der für das Strassenrecht allein bestimmende Faktor —, oder der Wind ist für beide Schiffe in der Hauptsache gleich, aber ihre Stellung zueinander insofern verschieden, als das eine zu Luv, das andere in Lee segelt — dann ist diese Stellung der für die strassenrechtliche Norm mitbestimmende Faktor — oder bei Gleichheit oder Verschiedenheit des Windes liegen für eins oder beide Schiffe besondere seine Bedeutung für die Beweglichkeit derselben alterirende Verhältnisse vor — dann sind nur diese besonderen Umstände der für das beiderseitige Verhalten bestimmende Faktor.

Die Art und das Maass des für die Schiffsbewegung ohne Umlegen der Segel, d. h. ohne die Nothwendigkeit des Durch-den-Wind-drehens, disponibeln Raumes ist für Segler in folgenden Fällen die strassenrechtliche Grundlage:

1. Für den Beimwinder.

(Siehe Fig. 184 bis 189 im Anhang.)

Der Beimwinder mit Steuerbordhalsen (Fig. 184, 186, 188) oder mit Backbordhalsen (Fig. 185, 187, 189), welcher z. B. bei Nordwind NW oder NO, WNW oder ONO, WzN oder OzN anliegt, segelt schräg gegen den Wind und hat an der Luvseite — abgesehen vom Falle des Ueberstaggehens, ein Fall, der hier ausscheidet, weil er ein Segelmanöver bedingt — entweder überall keinen Bewegungsraum (Segeln dicht oder hart am Winde) oder nur einen so geringen, dass er praktisch nicht in die Wagschaale fällt (Segeln gut und voll beim Winde).

Dagegen hat er in Lee bis platt vorm Winde regelmässig 9—10 Strich, in seltenen Fällen sogar 12 Strich Platz. Jenseits dieser Grenze beginnt das Halsen, ein hier indifferentes Segelmanöver. Der Beimwinder hat also nur nach der Leeseite freien Segelraum. Daher braucht er vor keinem Schiffe auszuweichen, welches an beiden Seiten Platz zum Aus-dem-Wege-gehen hat, mit anderen Worten: der Raumwinder und der Vormwinder weichen vor dem Beimwinder.

art. 14 unter a) und 14 unter e).

So ergiebt sich als erster Grundsatz:

Derjenige weicht aus, welcher ohne Segelumstellung (d. h. an den andern Bord) den meisten, d. h. den vielseitigsten Raum zur Verfügung hat. Denn kein Schiff soll gezwungen werden, die Halsen zu ändern, d. h. den Wind von der andern Seite zu nehmen. Es ist das Prinzip des doppelten, d. h. doppelseitigen, wenn auch nicht gleichen Raummaasses.

Der Raum ist ein absoluter, objektiver, fester und sichtbarer Maassstab.

2. Für den Vormwinder.

(Siehe Fig. 190 im Anhang.)

Das platt vor dem Winde laufende Schiff hat nach beiden Seiten gleichmässig ungefähr 10 Striche Raum zur Drehung. Denn es segelt gerade mit dem Winde.

Für den Vormwinder existirt keine Luv- und Leeseite.

Dagegen hat der Raumwinder, wenn er mit halbem Winde, d. h. quer durch den Wind segelt, z. B. wenn er bei Nordwind W oder O anliegt (Fig. 191 und 192), an der Luvseite nur etwa 2 Strich bis zum Am-Wind-Segeln und an der Leeseite nur 8 Striche bis zum Vorm-Wind-Laufen für ein Abweichen vom Kurse frei, und wenn er den Wind hinter dem Segelbalken hat, d. h. schräg mit dem Winde segelt, z. B. wenn er bei Nordwind WzS (Fig. 193) oder OzS (Fig. 194), SW (Fig. 195) oder SO (Fig. 196) (sogenanntem Backstagswind), SzW (Fig. 197) oder SSO (Fig. 198) anliegt, an der Leeseite 7, 4, 2 und 1 Strich bis zum Vorm-Wind-Segeln und an der Luvseite etwa 3, 6, 8 und 9 Strich bis zum Beim-Wind-Segeln zum Manöveriren ohne Umlegen der Segel frei.

Daher soll der Vormwinder nicht nur dem Beimwinder, sondern auch dem Raumwinder aus dem Wege gehen.

art. 14 unter e.

Es ist das Prinzip des doppelseitigen gleichen Raummaasses.

Auch dieser Maassstab ist absolut, objektiv, sichtbar und fest.

Die Art der Stellung der Schiffe zu einander bei gleichem Winde an demselben Bord ist für das Verhältniss zweier Raumwinder maassgebend.

Der Luvwinder hat nach der Luvseite, der Leewinder nach der Leeseite den grösseren freien Raum bis zu den Grenzen des Beim- und Vorm-Wind-Segelns. Aber während der Luwinder nach beiden Seiten die volle Windkraft zur Benutzung frei hat, steht dieselbe dem Leewinder nur in beschränktem Maasse zur Verfügung, da er zwischen sich und dem Winde, d. h. über dem Winde, den Luvwinder hat, welcher ihm den Wind abfängt, aus den Segeln nimmt, und ihn dadurch in seiner Beweglichkeit verkürzt.

(Siehe Fig. 199 im Anhang.)

Daher soll der Raumwinder zu Luv dem Raumwinder unter dem Winde Platz machen. Er soll ausweichen, weil er es am leichtesten kann. Es ist das Prinzip des Minimums der Beschwerde oder Kraftleistung.

art. 14 unter d.

Der Maassstab ist ein subjektiver, relativer, aber fester und sichtbarer.

Während die Bewegungskraft des Segelschiffes, der Wind, weder unter menschlicher Kontrole noch jederzeit abschätzbar ist, ist die Bewegungskraft des Dampfschiffes, der Dampf, unter menschlicher Kontrole und jederzeit abschätzbar.

Daraus folgt, dass die Kurse des Dampfschiffes auch von der Windrichtung unabhängig, die des Segelschiffes von ihr bestimmt sind. Also hat der Dampfer den Vortheil auf seiner Seite und muss nach dem Generalprinzip des Strassenrechts auch die Last des Ausweichens tragen.

art. 17.

Dies ist das Prinzip des Maximums der Bewegungsfreiheit.

Der Maassstab ist ein absoluter, objektiver, sichtbarer und fester.

Das Gesetz hat aber für die Regelung der strassenrechtlichen Pflichten auch einen willkürlichen, gleichgültigen, wenngleich festen und sichtbaren Maassstab. Dieser gilt, soweit Segler in Frage kommen:

1. Für zwei Beimwinder mit entgegengesetzten Halsen oder über konträren Bug. Der Steuerbordhalser und der Backbordhalser beim Winde sind, was Vortheile und Nachtheile der Lage betrifft, in ganz gleichem Verhältnisse zu einander. Wollte das Gesetz auch hier an dem Grundsatze festhalten, dass Einer seinen Kurs ändern, der Andere seinen Kurs halten sollte, so musste es mit einem „sic volo, sic jubeo" den Knoten durchhauen. Es that dies, indem es dem Backbordhalser die Last des Ausweichens zuschob.

art. 14 unter b.

Da es regelmässig am leichtesten, einfachsten und sichersten ist, unter dem Heck des Steuerbordhalsers zu passiren, also nach rechts auszubiegen, und dies auch meistens geschieht, so nannte man dieses Prinzip in Anlehnung an diese zufällige Thatsächlichkeit das Gesetz des Backbordruders (Pinne an Backbord, also Ruderfläche an Steuerbord).

Zutreffend ist diese Bezeichnung nicht.

2. Für zwei Raumwinder mit dem Winde auf konträren Borden. Auch sie sind an sich in gleicher Lage. Auch hier muss also ein keiner weiteren Motivirung bedürftiger Gesetzeswille in die Bresche treten. Es ist dem Backbordraumwinder die Pflicht des Ausweichens auferlegt.

art. 14 unter c.

Für diese Regelung spricht die Analogie des Backbordhalsers beim Winde. Denn beide haben den Wind von Backbord ein, für beide ist die Steuerbordseite die Leeseite.

Wo durch die Ungunst der Verhältnisse, seien es äussere oder interne, die Befolgung einer der obigen Segelregeln unausführbar oder unräthlich erscheint, ist dem vernünftigen Ermessen unbeschränkter Spielraum gewährt.

Hier herrscht das Prinzip der freien Hand. Das Gesetz erlaubt und gebietet die Abweichung von den Regeln.

Die Seglerregeln bewegen sich innerhalb der durch die Windrichtung gezogenen Grenzen. Der Wind bildet in seinem Verhältniss zum Kurse die Cäsur für das Verhalten zweier Segelschiffe zu einander.

Für Dampfschiffe sind derartige Windregeln unverwerthbar, weil der Wind keine Schranke für die Kurse derselben darstellt.

Daher sind die Dampferregeln reine Peilungs- oder Winkelregeln.

Dampfer können sich bewegen:

1. Auf derselben Linie (im uneigentlichen Sinne dieses Wortes) in entgegengesetzten Richtungen, und zwar in dreifacher Weise.

(Siehe Fig. 200 im Anhang.)

Im Falle des Ueber-Steuer-Gehens ändern natürlich Backbord und Steuerbord ihre Funktionen, und die Positionslichter sind umzusetzen. Da die Lage beider Dampfer gleich ist, bedarf es einer willkürlichen Gesetzesvorschrift. Diese ist gegeben in dem Gebote des beiderseitigen Ausweichens nach Steuerbord.

art. 15.

Das ist die sogenannte Stevenregel.

Sie beruht auf Tradition, alter Gewohnheit, dem allgemeinen Seegebrauch.

Zwei Fälle der Fortbewegung auf diametral entgegengesetzten Kursen hat das Gesetz ausdrücklich durch die Vorschrift, dass die Kiellinien beider Dampfer in einen ungefähr gestreckten Winkel fallen sollen, ausgeschlossen. Sie sind dargestellt in der Fig. 201.

Denn hier agirt der seitwärts abtreibende Dampfer entweder als Segelschiff oder macht wenigstens von seiner Dampfkraft, vielleicht auch von seinem Segelareal keinen Gebrauch.

2. Auf verschiedenen Linien in verschiedener konvergirender Richtung.

(Siehe Fig. 202 bis 207 im Anhang.)

Der Kurs des Dampfers A wird von dem des Dampfers B
entweder im stumpfen Winkel von Steuerbord nach Backbord (Fig. 202)
oder von Backbord nach Steuerbord (Fig. 203)
oder im rechten Winkel von Steuerbord nach Backbord (Fig. 204)
oder von Backbord nach Steuerbord (Fig. 205)
oder im spitzen Winkel von Steuerbord nach Backbord (Fig. 206)
oder von Backbord nach Steuerbord (Fig. 207)
getroffen und darauf gekreuzt. Auch hier sind beide Dampfer in gleicher Lage und daher muss auch hier die Diktatur des Gesetzes einschreiten. Es gebietet demjenigen Dampfer, die Last der Kursänderung zu übernehmen, welcher den Kurs des Gegendampfers von Backbord nach Steuerbord kreuzt, d. h. welcher den anderen an der eigenen Steuerbordseite peilt.

art. 16.

Das ist die sogenannte Bordregel.

Sie ist eine Analogie der für den Beimwinder mit Backbordhalsen in seinem Verhältniss zum Beimwinder mit Steuerbordhalsen geltenden Vorschrift.

3. Auf derselben Linie in derselben Richtung. Das ist in vierfacher Weise denkbar.

(Siehe Fig. 208 im Anhang.)

Auch hier ist beim Rückwärtsfahren eine Transposition der Lichter verstanden, also auch des Hecklichtes.

Hier gilt die auch für Segelschiffe maassgebende Ueberholerregel.

Diese Regel gilt ebenmässig für das Verhältniss von Dampfer zum Segler, mag der Ueberholer Dampfer oder Segler sein.

art. 20.

Die Begründung wurde bereits gegeben.

Zwei anomale, extreme Fälle sind: Fig. 209.

Einer Dampferregel bedarf es nicht, wenn beide Schiffe auf verschiedenen Linien in derselben oder entgegengesetzter Richtung fahren,

(Siehe Fig. 210 im Anhang.)

oder wenn sie auf verschiedenen Linien in verschiedenen divergirenden Richtungen dampfen.

(Siehe Fig. 211 und 212 im Anhang.)

Denn dann liegt keine Gefahr eines Zusammenstosses vor, weil entweder die Kurse parallel sind und sich nie berühren (Fig. 210) oder sich hinter dem Heck des einen Dampfers (Fig. 211) oder vor dem Buge des einen Dampfers (Fig. 212) bereits gekreuzt haben.

Im Nothfalle cessirt auch für Dampfer jede Regel. Hier ist jedes Mittel recht. Der Maassstab für das beiderseitige Verhalten ist ein Gelegenheitsmaassstab, ein unsicherer von Fall zu Fall variirender. Denn Noth hat kein Gebot.

Als vorbereitendes Verfahren zum Zwecke des Ausweichens und sekundirendes Moment bei der Vornahme der Kursänderung kann auf Dampfern das Fahrtmindern dienen. Dieses Manöver verlangsamt die Annäherung der Schiffe an einander, verlängert die Ueberlegungsfrist für die Wahlentscheidung und konservirt nach Möglichkeit den disponibeln Manöverraum, indem es ihn weniger schnell als die unverminderte Fahrgeschwindigkeit absorbirt.

Es befördert ferner die so überaus wesentliche Anfangsgeschwindigkeit der Drehung des Schiffes unter Hartruder, ja schafft vielfach überhaupt erst die sofortige Möglichkeit des An-Bord-Legens des Ruders. Denn bei grosser Fahrgeschwindigkeit ist dieses Rudermanöver bei Handbetrieb nur sehr schwer oder — selten allerdings — fast gar nicht ausführbar und jedenfalls in räumlicher Hinsicht nur von träger Wirkung überhaupt, nicht nur von schwacher Anfangswirkung.

Ein Rückblick auf das Gesagte zeigt, dass, abgesehen von den willkürlichen Normen für kurskreuzende Dampfer, Steven auf Steven laufende Dampfer, Beimwinder mit konträren Halsen und Raumwinder mit dem Winde auf verschiedenen Borden, das Strassenrecht auf See nach dem Prinzip des kleinsten Kraftmaasses, der kleinsten Arbeitsleistung, die Rollenvertheilung vorgenommen hat. Die Last des Ausweichens ruht auf demjenigen Schiffe, welches am wenigsten dadurch benachtheiligt, belästigt, bemüht wird. Von den beiden Elementen: Raum und Zeit, in welchen sich jede Schiffsbewegung vollzieht, ist die Zeit ein schlechter Beurtheilungsmaassstab. Denn in den Momenten der Aufregung werden die Sekunden zu Minuten und die Minuten zu Stunden. Daher kann die Verschiedenheit der Fahrgeschwindigkeit zweier Schiffe nicht allgemein entscheidend sein.

Sie kann nur im Falle des Ueberholens releviren.

Der Raum ist dagegen ein besserer Maassstab und daher das Maass der Verfügbarkeit über denselben die Basis der strassenrechtlichen Normen.

Seine Bedeutung ist auch im Falle des Ueberholens evident. Denn ein Ausweichungsmanöver des Vormannes mindert, ein solches des Nachmannes mehrt die vorhandene Raumgrösse.

Das Maass des disponibeln Raumes wird durch vier Momente bestimmt: durch Distanz, Kurs, Fahrgeschwindigkeit und Peilung.

Am schwersten ist die Fahrgeschwindigkeit, schwer der Kurs, weniger schwer die Distanz des Gegners und leicht die Peilung, in der man den Gegner hat, zu bestimmen.

Auf Peilung und Kurs beruht das „Ob“ der Weichepflicht, auf Peilung und Distanz und in zweiter Linie auch auf Kurs und Fahrgeschwindigkeit ist das „Wie“ der Weichepflicht basirt.

An den beiden grossen Grundprinzipien des heutigen Strassenrechtes, welche lauten:

ein Schiff weicht aus, das andere hält Kurs;

und:

das Ausweichen geschieht beliebig und nicht in ein für allemal bestimmter Richtung (einzige Ausnahme: Steven auf Steven fahrende Dampfer);

hat die Kritik ausgesetzt, dass dann nicht immer demjenigen Schiffsführer die Last der Kursänderung zugemessen sei, welcher es am besten, weil am leichstesten, könne, welcher also die grösste Bewegungsfreiheit auf seiner Seite habe. Es ist z. B. eingewendet worden, dass derjenige Schiffer, dessen Schiff mit Backstagswind segele, besser ausweichen könne als derjenige, dessen Schiff platt vor dem Winde laufe.

Denn beim Segeln mit Backstagswind werde jeder Zoll Leinewand ausgenutzt, während beim Segeln vor dem Winde die hinteren Segel den vorderen den Wind stehlen und das Schiff in Folge dessen stark giere.

Das ist auch ganz richtig. Allein daraus folgt nicht die Angemessenheit einer umgekehrten Rollenvertheilung. Denn gerade in Folge des Gierens täuscht der Vormwinder sehr leicht über seinen effektiven und beabsichtigen Kurs und hierunter darf nicht ein unschuldiger Dritter leiden.

Man hat ferner eingewendet:

> Die Voraussetzung, von welcher man bei der Vertheilung der strassenrechtlichen Pflichten zwischen Dampfer und Segler ausgegangen sei, dass der Dampfer in höherem Grade Herr seiner Bewegungen sei als der Segler, treffe nicht unter allen Umständen zu.
>
> Ein schwer aufgezeugter Dampfer, welcher bei starker Brise seine Raasegel beigesetzt habe, sei nicht manöverirfähiger als ein Segelschiff. Ein Schleppdampfer, welcher ein Schiff oder mehrere hinter sich oder an die Seite bezw. an jede Seite eines gelascht habe, sei sogar in der Mehrzahl aller Fälle weniger frei in seinen Manövern als ein Segelschiff.

Auch das ist richtig. Allein, während einerseits gerade aus dieser, aus freier Wahl entsprungenen Beschränkung der Manöverirfähigkeit unter Umständen gegen den Dampfer der Vorwurf eigener Schuld hergeleitet werden kann, ist andererseits nicht ausser Augen zu lassen, dass, wo dieser Zustand des Dampfers nach Lage der Dinge vollauf gerechtfertigt erscheint, wo also ein Nothstand im Rechtssinne vorliegt, gerade dem Segelschiffe durch art. 23 die Inanspruchnahme des sogenannten Strassenrechts versagt ist.

Aus dem Gesichtspunkte, dass immer Derjenige ausweichen soll, welcher am wenigsten dadurch benachtheiligt wird, hat man folgende Arbeitstheilung vorgeschlagen:

a) Dampfer und Raumwinder in Fahrt gehen jedem Schleppzuge aus dem Wege. Denn sie sind regelmässig beweglicher als der Schleppzug, ja als selbst das geschleppte Dampfschiff unter Dampf, da dieses ja gerade wegen seiner zu geringen Steuerfähigkeit den Schlepper angenommen hat. Auf engen Revieren dagegen mit quer darüber stehendem Winde und vielleicht gleicher Strömung, wo der Raumsegler die Luvseite des Fahrwassers halten muss, um nicht auf den Strand zu gerathen, ist das Gegentheil der Fall.

Das Hinübergehen nach der Leeseite macht wegen Strom und Wind das Wiedergewinnen der Luvseite des Fahrwassers dann unmöglich.

Dagegen ist der Spielraum des Schleppzuges insofern grösser als der jedes Seglers, als der Schleppzug auch gegen und in den Wind dampfen kann.

b) Der Schleppzug geht jedem Beimwinder, jedem treibenden und jedem vor Anker liegenden Schiffe aus dem Wege.

Denn er ist manöverirfähiger und wird durch die Pflicht des Ausweichens weniger schwer getroffen, als es beim Gegentheil der Fall sein würde.

c) Zwei Schleppzüge verhalten sich zu einander wie Dampfer.

Diese Lösung hat den Vorzug der Einfachheit und leichten Fasslichkeit, wiewohl sie im Einzelfalle recht unbillig sein kann.

Die Anordnung ist für Reviere mit schmalem Wasser recht wohl passend.

Dagegen ist ein Dampfer, welcher ein tief beladenes Schiff gegen Wind und See schleppt und nur mit Mühe gegen den Wind aufkommen kann (vielleicht nur 2 Knoten macht), im Vergleich zu einem platt vor dem Winde schnell laufenden Schleppzuge, welcher leicht ein paar Striche ausbiegen kann, oft im Nachtheil. Und doch soll er im Falle der art. 15 und 16 aus dem Wege gehen. Dass er durch Abhalten seine Richtung gegen Wind und See ändert und dadurch an Fahrt und Steuerkraft gewinnt, verschlägt nicht immer viel.

d) Alle vom Schlepper losgeworfenen Schiffe gelten, so lange sie nicht durch ihre Dampf- oder Segelkraft manöverirfähig sind, als treibende Schiffe.

Denn für das geschleppte Schiff tritt die grösste Kollisionsgefahr dann ein, wenn ein Schlepper es nicht mehr in seiner Gewalt hat, d. h. wenn er das Schlepptau losgeworfen hat, um einer Kollision zu entgehen, oder wenn die Trosse durch Backen des Dampfers loskommt.

Dagegen ist zweierlei zu bemerken. Einmal: Die Projekte b) und c) sind geltendes Recht. Der Vorschlag unter d) fällt unter die Nothstandsregel. Das Motiv unter a) ist nicht von allgemeingültiger Wahrheit. Sodann: Diese — wie die früheren — Auslassungen ignoriren die Thatsache, dass es nicht Aufgabe des Gesetzes ist, jeder überall denkbaren Gruppe von Thatbestandsmomenten eine gesonderte rechtliche Würdigung angedeihen zu lassen. Das Gesetz würde nothwendig an Kürze, Klarheit und Einfachheit einbüssen, ohne den Vortheil der Vollständigkeit zu erzielen. Ein jedes Recht muss Durchschnitte machen, wenn anders es praktisch funktioniren soll. Es wird dem Einen etwas zu viel nehmen und dem Anderen etwas zu wenig geben und umgekehrt und doch im Grossen und Ganzen die Resultirende der entgegengesetzten Interessen finden.

Die Unbequemlichkeit, welche die Befolgung des Gesetzes im Einzelfalle mit sich führt, wird in einem anderen Falle durch eine grössere Bequemlichkeit kompensirt und fällt gegenüber der Bestimmtheit und Gewissheit und leichteren Anwendbarkeit des Gesetzes nicht ins Gewicht.

Die nicht in der Tendenz des Gesetzes liegende thatsächliche Ungleichheit der strassenrechtlichen Pflichten beider Parteien in einem Einzelfalle begründet nicht die

sogenannte Nothstandsregel. Denn für diese genügt nicht eine blosse Erschwerung der strassenrechtlichen Pflichterfüllung; sie setzt die Unmöglichkeit resp. Unwahrscheinlichkeit der Befolgung des Gesetzes ohne die Folge des Eintritts einer Kollision voraus.

Man hat weiter opponirt:

> Ein Gesetz dürfe den, der eine wirkliche Gefahr laufe, der sein und Anderer Leben in Gefahr sehe, nicht zur Unthätigkeit, zum Kurshalten verdammen. Das Gesetz müsse die Pflicht des Handelns und der Verantwortlichkeit unter beide Schiffsführer theilen, jedem eine Konplementärpflicht zuweisen. Es sei unmöglich, jederzeit eine Uebereinstimmung zweier selbstständiger, unabhängiger Schätzungen zu bewirken, indem man die eine Partei zur Aktivität, die andere zur Passivität zwinge. Diese Uebereinstimmung sei aber unerlässlich. Man müsse daher die Pflicht, aus dem Wege zu gehen, unter beide Parteien theilen. An die Stelle des Einzelmanövers müssten kombinirte Manöver treten. Als solche hat der französische Schiffsoffizier Prompt folgende vorgeschlagen:

a) Die Schiffskurse schliessen einen stumpfen Winkel ein.
 Beide Schiffe gehen über Steuerbord. Also die alte sogenannte Backbordruderregel (d. h. Pinne an Backbord).

b) Die Schiffskurse schliessen einen spitzen Winkel ein.
 Das Schiff, welches den Gegner an Steuerbord hat, geht über Backbord und das Schiff, welches den Gegner an Backbord hat, geht über Steuerbord, mit anderen Worten, die Schiffe gehen über den entgegengesetzten Bord, als an welchem sie peilen.

c) Die Schiffskurse bilden einen gestreckten Winkel, der Fall des Steven-auf-Steven-Fahrens oder der entgegengesetzten Kurse.
 Beide Schiffe gehen über Steuerbord. Also die alte Backbordruderregel (Pinne an Backbord).

d) Die Schiffskurse bilden einen Winkel von Null Grad, der Fall des Ueberholens im Kielwasser oder der gleichgesetzten Kurse.
 Hier soll der Ueberholer beliebig ausweichen.

e) Die Schiffskurse schliessen einen rechten Winkel ein.
 Hier soll sowohl die Regel des spitzen wie die des stumpfen Winkels Anwendung leiden, im Zweifel aber die letztere, also die alte Backbordruderregel (Pinne an Backbord).

Man sieht, die Unüberwindlichkeit der Schwierigkeit, zwei separirte Schätzungen in Uebereinstimmung zu bringen, hat hier zum Grundprinzip des alten Backbordruders, d. h. des Ausweichens nach rechts, geführt.

Nun giebt es aber keine exakte Methode der Schätzung des Winkels, unter welchem 2 Schiffskurse sich schneiden. Denn man kennt den fremden Kurs nicht. Freilich irrt das Augenmaass des Seemannes bei Tage sich erfahrungsgemäss im Allgemeinen um nicht mehr als 2 Striche. Allein diese Differenz wird bei der Biegsamkeit der Regel des rechten Winkels auch schon verhängnissvoll. Dazu kommt, dass ein gleichzeitiges Manöveriren beider Schiffe praktisch kaum je stattfindet. Hieraus folgt die Nothwendigkeit einer allgemeinen Ergänzungsregel zu den sogenannten Winkel-Regeln. Es ist proponirt:

Die Pflicht der Initiative müsse allgemein auf demjenigen Schiffe ruhen, welches das andere Schiff über Steuerbord sichtet.

Allein dieses Projekt ist nur scheinbar einfach. Denn es ignorirt die natürlichen Unterschiede, welche die Verschiedenheit der regulären Segelstellungen und der möglichen Kielrichtungen zum Winde für die Bewegungsfreiheit der Segelschiffe hat und welche in dieser Hinsicht zwischen Dampfern und Seglern in Folge der verschiedenen Natur ihrer Triebkräfte bestehen.

Der Vorschlag berücksichtigt ferner nicht, dass bei den erheblichen Differenzen welche unter den Drehfähigkeiten der verschiedenen Schiffe bestehen, an die Stelle eines festen und bekannten Faktors in der Kalkulirung der Schiffsmanöver des Weichepflichtigen, nämlich des Kurshaltens des Gegners, ein schwankendes und unkontrollirbares Element gesetzt ist, nämlich die Kursänderung des Gegners, und dass in dieser Thatsache ein gefahrerhöhendes Moment liegt.

Die Meinung, dass das Ausweichen eine Pflicht, weil eine Last, das Kurshalten ein Recht, das sogenannte Strassenrecht im konkreten Sinne, ein Recht im subjektiven Sinne, eine Befugniss sei, entspricht ebenso sehr der vulgären Anschauung des Verkehrs, wie sie dem deutlichen Willen des Gesetzes widerspricht. Ausweichen und Kurshalten sind beides Leistungen im Sinne des Rechtes. Auch das Kurshalten ist eine wahre Last, wenn man den Gegner mit seinem Manöver zögern sieht. Es ist eine die Erfüllung der Weichepflicht sichernde und unterstützende Leistungspflicht. Kurshalten ist nicht gleichbedeutend mit Passivität, sondern ein positives Thun, nicht ein Unterlassen, sondern ein Handeln im Rechtssinne. Wer den Kurs ändert, welchen zu halten er verbunden ist, beginnt nicht, ein Handeln an Stelle eines Nichtsthuns zu setzen, sondern handelt anders, als er zu handeln verpflichtet war, er unterlässt die vom Gesetze anbefohlene Handlung. Dies wird — wenn es überhaupt zweifelhaft sein könnte — klar, sobald ein Thatbestand unter die Herrschaft der Nothstandsregel fällt. Denn diese Regel gebietet nicht, aus der Passivität in Aktivität zu treten, das Unterlassen in ein Handeln zu verwandeln, sondern an die Stelle der regelmässigen Handlungsweise ein anderes, ausnahmsweise passendes Handeln zu setzen.

Man pflegt das Kurshalten nur deshalb ganz allgemein als ein blosses Lassen aufzufassen, weil das Gesetz ein positives Thun in einer ein für allemal bestimmten Richtung vorgeschrieben hat, nämlich ein unentwegtes Fortsetzen des angelegenen Kurses. Das Gesetz ordnet nicht die Unbeweglichkeit, d. h. die Mittschiffslage des Ruders im Gegensatz zum Anbordlegen desselben an. Denn auch das kurshaltende Schiff muss beim Winde sein Ruder stetig zu Luv (Pinne in Lee) halten und jedes Schiff muss zur Kompensirung des Gierens sein Ruder in Bewegung halten, wenn auch nur innerhalb sehr beschränkter Grenzen.

Die Skala der kurshaltepflichtigen Schiffe ist nach heutigem deutschen Rechte folgende:

Der Steuerbordhalser hält Kurs gegenüber allen Schiffen;

der Backbordhalser hält Kurs gegenüber allen Dampfern, allen Raumseglern und Vormwindern;

der Steuerbordraumwinder hält Kurs gegenüber allen Dampfern, allen Backbordraumwindern und Vormwindern;

der Leeraumwinder hält Kurs gegenüber allen Dampfern, allen Luvraumwindern mit dem Winde auf demselben Bord, und den Vormwindern;

der Vormwinder hält Kurs gegenüber allen Dampfern;

jedes vorausbefindliche Schiff in Fahrt hält Kurs gegenüber dem Ueberholer;

der Dampfer hält Kurs gegenüber jedem anderen Dampfer, welcher seinen (des Kurshalters) Kurs von Backbord nach Steuerbord kreuzt.

Die Konstatirung der Pflicht des Kurshaltens beruht auf einer Thatsache und einer Schätzung, der Thatsache der eigenen Lage und der Schätzung der Lage des sich nähernden Schiffes. Erstere ist bekannt, daher gewiss und sicher, letztere oft nur errathbar, daher oft ungewiss, dunkel und unsicher.

So hält z. B. der Backbordhalser Kurs vor jedem Schiffe an Backbord. Denn dieses muss ein Raumwinder oder Vormwinder sein.

Dagegen kann das Schiff in Lee sowohl ein Steuerbordhalser wie ein Raumwinder mit dem Winde an Steuerbord sein.

Die Unentbehrlichkeit der Schätzung der fremden Schiffslage für die Bestimmung der strassenrechtlichen Verhaltungsweise ist der wunde Punkt jedes Strassenrechtes. Denn leider lässt sich auf die Thatsache der eigenen Schiffslage allein kein ausreichendes Gesetz gründen.

2. Die Art des Ausweichens.

§ 78.

a) Vorbemerkungen.

Um einen Zusammenstoss zu vermeiden, muss ein Schiff

1. entweder Kurs und Fahrgeschwindigkeit beibehalten;
2. oder die Fahrgeschwindigkeit beibehalten, aber den Kurs ändern, und zwar:
 a) nach Steuerbord, oder
 b) „ Backbord;
3. oder den Kurs halten, aber die Fahrgeschwindigkeit ändern, und zwar
 a) sie mindern;
 b) oder die Fahrt völlig sistiren. Dann ist die Fahrgeschwindigkeit ein ausgeschiedener Faktor;
 c) oder die Fahrt umkehren. Dieser Prozess hat 3 Stadien: eine stetige Abnahme der Vorausfahrt, dann Stillstand, zuletzt Deising. Das Uebersteuergehen ist keine Kursänderung im Sinne des Gesetzes;
 d) oder die Fahrgeschwindigkeit erhöhen. Dieses Manöver ist vom Gesetze für den Nothfall reservirt, soweit Dampfer in Frage kommen;
4. oder den Kurs und die Fahrgeschwindigkeit ändern.

 Es muss entweder

 a) Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben und die Fahrt mindern, oder

b) Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben und die Fahrt aufheben, oder
c) Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben und die Fahrt umkehren, oder
d) Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben und die Fahrt erhöhen, oder
e) Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben und die Fahrt mindern, oder
f) Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben und die Fahrt aufheben, oder
g) Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben und die Fahrt umkehren, oder
h) Backbordruder (Pinne an Steuerbord) geben und die Fahrt erhöhen.

Mehr als diese 15 Manöver sind nicht möglich.

Welches derselben im Einzelfalle angemessen oder nothwendig ist, bestimmt sich nach dem Kurse, der Distanz, Peilung und Fahrgeschwindigkeit des sich nähernden anderen Schiffes resp. der Lage des anderen Schiffes, welchem man sich nähert. Diese Momente sind einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

§ 79.

b) Die Annäherung.

Die im Sinne des Gesetzes relevante Annäherung zweier Schiffe ist durch die sogenannte Gefahrsklausel charakterisirt.

Art. 14 bis 18:

Wenn zwei Segelschiffe sich einander n ä h e r n, s o d a s s d a d u r c h G e f a h r d e s Z u s a m m e n s t o s s e n s entsteht,

wenn zwei Dampfschiffe sich einander n ä h e r n, s o d a s s d a d u r c h G e f a h r d e s Z u s a m m e n s t o s s e n s entsteht,

wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht,

wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff i n s o l c h e n R i c h t u n g e n f a h r e n, d a s s f ü r s i e G e f a h r d e s Z u s a m m e n s t o s s e n s entsteht,

jedes Dampfschiff, welches sich in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht.

Das Gesetz scheidet 3 Situationen:

1. Die Gefahrlosigkeit.

Diese besteht:

a) für parallele Kurse bei genügendem Abstande
 α) in entgegengesetzter Richtung, oder
 β) in derselben Richtung;

b) für kreuzende Kurse, deren Schnittpunkt
 α) das eine Schiff schon passirt hat, ehe ihn das andere Schiff erreicht, oder

β) das eine Schiff in genügender Entfernung vom anderen gerade erreicht hat;

c) für divergirende Kurse.

Hier giebt es keine Regeln. Denn hier sind sie unnöthig.

2. Die Gefahr, d. h. die Möglichkeit eines Zusammenstosses.

Diese besteht:

a) für gerade entgegengesetzte Kurse,

b) für überholende Kurse, welche

α) in einen Kurs zusammenfallen, oder

β) sich vor beiden Schiffen kreuzen;

c) für kreuzende Kurse, deren Schnittpunkt noch keines der Schiffe erreicht hat.

Hier giebt es Fahrregeln nach dem Prinzip der Arbeitstheilung. Hier treten die Regeln in Kraft. Denn hier besteht die Wahrscheinlichkeit der Verhütung einer Kollision durch Befolgung der Regel.

3. Der Nothstand, d. h. die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstosses. Diese besteht überall da, wo die Befolgung der Fahrregeln zur Kollision führt. Daher gilt hier der Grundsatz: sauve qui peut. Jede Regel tritt ausser Kraft, weil sie unzulänglich sein würde. Denn hier besteht nur noch die Möglichkeit der Verhütung einer Kollision durch Nichtbefolgung der Regel. Der Fall der Gewissheit eines Zusammenstosses scheidet aus, weil es sich hier nicht mehr um Vermeidung, sondern nur noch um Verminderung der Heftigkeit des Anpralles handelt.

Die Erkennbarkeit dieser Situationen ist zur Nachtzeit trotz des Positionslichtersystems nur eine beschränkte. Es lässt sich daher, wenn man nur die beiden farbigen Bordlichter als die Hauptleitungslichter berücksichtigt, nur soviel sagen:

Gefahrlos ist:

1. Ein Seitenlicht recht voraus,
2. zwei Seitenlichter anderswo als gerade voraus oder gerade achteraus,
3. ein grünes Licht an Steuerbord bei genügendem Abstand,
4. ein rothes Licht an Backbord bei genügendem Abstand.

Gefahrlos kann sein:

1. ein grünes Licht an Backbord, oder
2. ein rothes Licht an Steuerbord,

nämlich, wenn sie bei genügendem Abstande ungefähr querab und achterlicher als dwars peilen.

In allen anderen Fällen liegt mehr oder weniger Gefahr vor.

Neben der Art der Annäherung zweier Schiffe, nämlich ihrer Fahrtrichtung, kommt das Maass ihrer Annäherung, nämlich die Fahrgeschwindigkeit und die räumliche Entfernung, in Betracht.

Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit kann man drei Klassen von Schiffen unterscheiden, innerhalb welcher in der thatsächlichen Mehrheit der Fälle eine annäherungsweise Gleichmässigkeit existirt, nämlich gewöhnliche Frachtdampfer, Beimwinder und Raumwinder.

Die Annäherung ist regelmässig von vorne am schnellsten, von dwars langsamer und von hinten am langsamsten. Fahren die Schiffe auf entgegengesetzten Kursen und zwar auf derselben Linie, so ist, weil früher oder später eine Kollision erfolgen muss, die Zeit ein irrelevanter Faktor. Wo es ferner nur eine Frage der Zeit ist, wann beide Schiffe einander passirt haben, da liegt keine eigentliche Gefahr im Sinne des Strassenrechts vor. Dagegen ist die Zeit maassgebend, wenn die Kurse zweier Schiffe sich vor dem Buge derselben kreuzen.

Die Grösse der Gefahr hängt hier von der gegenseitigen Fahrgeschwindigkeit ab. Die grösste Gefahr besteht, wenn beide Schiffe gleichzeitig den Kursschneidepunkt erreichen. Sie wird geringer mit dem Unterschiede in der Fahrt resp. in der zeitlichen Entfernung. Sie ist vorbei, wenn der zeitliche Unterschied die längste der fraglichen Schiffslängen beträgt. Sind also z. B. 2 Schiffe je 100 Meter lang und laufen je 5 Knoten, so macht die zeitliche Gefahrsgrenze 36 Sekunden aus. Denn dieser Zeitabschnitt bedeutet eine Raumgrösse von einer Schiffslänge. Eine Zeitdifferenz von 36 Sekunden in der Erreichung des Schnittpunktes der Kurse beseitigt jede Gefahr. Denn die Gefahr liegt genau gesprochen hier nur im Abstande jedes Schiffes vom Schneidepunkte beider Kurse innerhalb der Schiffslänge des anderen Schiffes.

Was die räumliche Nähe oder Ferne, den Abstand, zwischen zwei Schiffen betrifft, so kann diese Entfernung sein:

1. eine sehr grosse.

 Hier besteht ein Minimum von Gefahr, eine geringe Gefahr, nur eine entfernte Möglichkeit des Zusammenstosses.

 Denn hier ist jede beliebige Kursänderung bei unveränderter Fahrgeschwindigkeit geeignet, die Situation zu einer völlig gefahrlosen zu machen. Es genügt ein einfaches Rudermanöver. Hier bestimmt das Strassenrecht nur: w e r ausweichen soll. Nur für Steven-auf-Steven-Dampfer ist auch das „Wie" des Ausweichens vorgesehen, weil eben beide weichen sollen.

2. eine mittlere.

 Hier besteht ein Medium von Gefahr, eine mässige, mittlere, Durchschnittsgefahr, eine mehr oder weniger nahe Möglichkeit des Zusammenstosses.

 Denn hier ist durchgehends nur eine bestimmte Kursänderung geeignet, die Situation gefahrlos zu gestalten. Hier soll, soweit Dampfer in Frage stehen, regelmässig das Rudermanöver von einer Fahrtminderung begleitet und unterstützt sein. Hier bestimmt das Strassenrecht: nicht nur wer ausweichen soll, sondern, abgesehen von dem Satze, welcher die Steven-auf-Steven-Dampfer betrifft, in beschränktem Umfange auch w i e ausgewichen werden soll. Es fügt nämlich die Modalität der Fahrtminderung u. s. w. allgemein für Dampfer bei.

3. eine sehr kleine.

 Hier besteht ein Maximum der Gefahr, eine unmittelbare Möglichkeit, eine Wahrscheinlichkeit des Zusammenstosses. Daher bestimmt das Strassenrecht hier weder wer ausweichen soll, noch wie ausgewichen werden soll. Es hält hier für Dampfer nicht einmal das Gebot des Fahrtminderns, Stoppens und Rückwärtsgehens aufrecht.

§ 80.

c) Peilung und Kurs.

Bewegen sich 2 Schiffe in gerade entgegengesetzter Richtung auf einander zu, so fallen beider Kurse und Peilungen in eine Linie. Dasselbe ist der Fall, wenn sie in derselben Richtung, also das eine Schiff im Kielwasser des anderen, fahren. In allen anderen Fällen schliessen — abgesehen vom Fall des Parallellaufens — die Schiffskurse und die Peilungen ein Dreieck ein, dessen Scheitelpunkt der Kreuzungspunkt der Kurse bildet und dessen Grundlinie die Peilung herstellt.

Sind Kurs- und Peilungslinien gleich lang, so liegt ein gleichseitiges Dreieck vor, sind alle drei Seiten ungleich, so liegt ein ungleichseitiges Dreieck vor, und sind nur zwei Seiten gleich lang, so liegt ein gleichschenkliges Dreieck vor.

Die Kenntniss der Winkel dieses Dreiecks ist die Vorbedingung eines sicheren und erfolgreichen Ausweichemanövers.

Bekannt sind im Allgemeinen der eigene Kurs und die Peilung, in welcher man den Gegner hat, also der eine der drei Winkel. Annäherungsweise erkennbar sind bei sichtigem Wetter am Tage die Distanz vom Gegner und der Kurs des Gegners, also die Länge der Grundlinie und die Grösse des Winkels, welchen beide Kurse einschliessen, und damit auch die Grösse des Winkels zwischen dem fremden Kurs und der Peilungslinie sowie die Länge der beiden Kurslinien bis zur Kreuzung.

(Siehe Fig. 213 im Anhang.)

Bei Nacht ist noch die Distanz innerhalb weiter Grenzen abschätzbar, der fremde Kurs aber nur noch sehr schwer oder gar in einer praktisch nicht mehr verwerthbaren Weise abzuschätzen.

Man peilt ein Schiff:

entweder gerade voraus,
oder gerade achteraus,
„ dwars an Steuerbord oder Backbord,
„ über Steuer- oder Backbordbug, d. h. schräg voraus,
„ über Steuer- oder Backbordquarter, d. h. schräg achteraus.

Die mit diesen Begriffen zu verbindenden Vorstellungen sind klar, wenn man den Begriff der Dwarspeilung richtig fasst. Hierzu dient die Fig. 214.

	Peilung:	Kreuzungswinkel:
an Backbord voraus	1 Strich	$7^1/_2$ Strich
	2 „	7 „
	3 „	$6^1/_2$ „
	4 „	6 „
	5 „	$5^1/_2$ „
	6 „	5 „
	7 „	$4^1/_2$ „
„ „ dwars	(8) „	4 „
„ „ von achtern	7 „	$3^1/_2$ „
	6 „	3 „
	5 „	$2^1/_2$ „
	4 „	2 „
	3 „	$1^1/_2$ „
	2 „	1 „
	1 „	$^1/_2$ „

	Peilung:	Kreuzungswinkel:
an Steuerbord voraus	1 Strich	84° 22′ 30″
	2 „	78° 45′
	3 „	73° 7′ 30″
	4 „	67° 30′
	5 „	61° 52′ 30″
	6 „	56° 15′
	7 „	50° 37′ 30″
„ „ dwars	(8) „	45°
an Steuerbord achterlicher als dwars	1 „	39° 22′ 20″
	2 „	33° 45′
	3 „	28° 7′ 30″
	4 „	22° 30′
	5 „	16° 52′ 30″
	6 „	11° 15′
	7 „	5° 37′ 30″

Anmerkung:

[Die Länge der Peilungslinie und der einen Kurslinie bis zum Treffpunkte (T) ist in obigen Beispielen als konstante Grösse gesetzt.]

(Siehe Fig. 214 im Anhang.)

Liegen die Kiellinien zweier oder mehrerer Schiffe parallel und ihre Vordersteven an einer Linie, welche rechtwinklig zur Kiellinie gezogen ist, so peilen sie beide quer ab von einander, z. B. A und B.

Sind aber die Kiellinien nicht parallel, so peilt von zwei oder mehreren in gleicher Höhe segelnden Schiffen dasjenige dwars von dem oder den anderen Schiffen, welches in der Verlängerung des Segelbalkens derselben liegt, z. B. C peilt dwars von A und B, aber weder A noch B peilen querab von C, sondern etwa 4 Striche achterlicher als dwars.

Der fremde Schiffskurs kann bei Nacht, wenn der Gegner ein Dampfer ist, nur innerhalb 10 Strichen, und wenn der Gegner ein Segler ist, innerhalb 10 Strichen oder weniger je nach der Windrichtung gegisst werden.

Der Prozess der Gissung des fremden Schiffskurses ist nun der folgende:

Wer ein Licht sieht und wissen will, wie das lichtführende Schiff steuert, muss zuerst die Peilung vom Lichte nehmen.

(Siehe Fig. 215 im Anhang.)

Vom Schiff A sieht man das rothe Licht des Schiffes B und peilt es NW.

Sollte B gerade auf A zusteuern, so muss B natürlich SO steuern. Also SO ist einer der möglicherweise gesteuerten Kurse.

A sieht B in NW Peilung.

B steuert auf A zu SO.

Der der Peilung entgegengesetzte Strich ist stets einer der möglichen Kurse.

Danach ist zunächst zu zeigen, dass dieser Kurs auf dem einen Ende der 10 Striche liegt, über welche das Licht scheinen kann.

Z. B.: B steuert O. Es zeigt offenbar nicht sein rothes, sondern sein grünes Licht dem Schiffe A.

B giebt Steuerbordruder (Pinne an Backbord), der Kopf dreht nach SO, jetzt sieht man auf A das rothe und grüne Licht von B, dessen rothes Licht jetzt zum ersten Male in Sicht kommt.

Da das rothe Licht 10 Strich sichtbar ist, so schwaiet B unter Steuerbordruder (Pinne an Backbord) 10 Striche und liegt mit dem Kopfe nach WSW.

B zeigt sein rothes Licht zwischen SO und WSW.

Hieraus ergiebt sich als **Regel bei Erblicken eines rothen Lichtes:** Nimm das Gegentheil der Peilung blicke in dieser Richtung (im vorliegenden Beispiel also nach SO) und rechne 10 Strich vom Licht nach deiner rechten Seite (rechter Hand). Roth — immer rechts!

Ein zweites Beispiel:

(Siehe Fig. 216 im Anhang.)

A sieht das grüne Licht des Schiffes B.

Liegt der Kopf von B nach S, so muss A das rothe Licht von B sehen.

Giebt B Backbordruder (Pinne an Steuerbord), so wird A, sobald der Kopf von B nach SO zeigt, zum ersten Male das grüne Licht von B sehen.

Bleibt B unter Backbordruder (Pinne an Steuerbord) 10 Strich weiter, so liegt der Kopf NNO.

Also: das grüne Licht von B leuchtet von SO bis NNO.

Regel beim Erblicken eines grünen Lichtes: Nimm das Gegentheil der Peilung blicke in dieser (entgegengesetzten) Richtung und rechne 10 Strich von dem Lichte links herum (linker Hand). Grün — immer links!

Drittes Beispiel:

Mein Schiff liegt mit dem Kopfe NO. Ich sehe ein rothes und weisses Licht 4 Strich an Backbordbug.

4 Strich an Backbordbug macht, dass ich den fremden Dampfer gerade in N peile.

Das Gegentheil ist S.

10 Strich rechter Hand (nach rechts) von S ist: WNW.

Das rothe Licht leuchtet also von S bis WNW.

Viertes Beispiel:

Ich sehe ein grünes Licht ungefähr 3 Strich an Steuerbordbug. Der Kopf meines Schiffes liegt WSW.

3 Strich an meinem Steuerbordbug macht, dass ich den Segler WzN peile.

Das Gegentheil ist OzS.

10 Strich nach links von OzS ist NzW.

Das grüne Licht scheint also von OzS bis NzW.

Die nachfolgende Tabelle, welche nur die ganzen Striche berücksichtigt, zeigt die bei jeder Peilung möglichen Kurse eines Dampfschiffes, welches entweder nur

ein rothes oder nur ein grünes Licht zeigt. Bei der Unabhängigkeit der Dampfschiffsbewegung von der Windrichtung ist jeder im obigen Sinne denkbare Kurs auch ein möglicher.

Roth in Sicht.

Peilung	Kurs		Peilung	Kurs	
	von	bis		von	bis
N	S	WNW	S	N	OSO
NzO	SzW	NWzW	SzW	NzO	SOzO
NNO	SSW	NW	SSW	NNO	SO
NOzN	SWzS	NWzN	SWzS	NOzN	SOzS
NO	SW	NNW	SW	NO	SSO
NOzO	SWzW	NzW	SWzW	NOzO	SzO
ONO	WSW	N	WSW	ONO	S
OzN	WzS	NzO	WzS	OzN	SzW
O	W	NNO	W	O	SSW
OzS	WzN	NOzN	WzN	OzS	SWzS
OSO	WNW.	NO	WNW	OSO	SW
SOzO	NWzW	NOzO	NWzW	SOzO	SWzW
SO	NW	ONO	NW	SO	WSW
SOzS	NWzN	OzN	NWzN	SOzS	WzS
SSO	NNW	O	NNW	SSO	W
SzO	NzW	OzS	NzW	SzO	WzN

Grün in Sicht.

Peilung	Kurs		Peilung	Kurs	
	von	bis		von	bis
N	S	ONO	S	N	WSW
NzO	SzW	OzN	SzW	NzO	WzS
NNO	SSW	O	SSW	NNO	W
NOzN	SWzS	OzS	SWzS	NOzN	WzN
NO	SW	OSO	SW	NO	WNW
NOzO	SWzW	SOzO	SWzW	NOzO	NWzW
ONO	WSW	SO	WSW	ONO	NW
OzN	WzS	SOzS	WzS	OzN	NWzN
O	W	SSO	W	O	NNW
OzS	WzN	SzO	WzN	OzS	NzW
OSO	WNW	S	WNW	OSO	N
SOzO	NWzW	SzW	NWzW	SOzO	NzO
SO	NW	SSW	NW	SO	NNO
SOzS	NWzN	SWzS	NWzN	SOzS	NOzN
SSO	NNW	SW	NNW	SSO	NO
SzO	NzW	SWzW	NzW	SzO	NOzO

Die Fig. 217 und 218 stellen alle möglichen Kurse eines Dampfers, welcher nur sein rothes Licht zeigt, dar, aber nur soweit, als dieses Licht an Steuerbord eines anderen Dampfers gesichtet werden kann.

Der mittlere rothe Pfeil halbirt den von den beiden äusseren rothen Pfeilen eingeschlossenen Winkel, in welchem die bei Sichtbarkeit des Backbordlichtes möglichen Kurse liegen. In dem überstumpfen Winkel der Fig. 218 von 22 Strich, welcher von rothem zu schwarzem Pfeil je 6 Strich und von schwarzem zu schwarzem Pfeil je 5 Strich einschliesst, sind entweder beide Seitenlichter oder nur das grüne oder keines derselben sichtbar.

Die Peilungen roth gerade voraus,
roth gerade achteraus,
roth 1 Strich an Backbordbug

sind in Rücksicht auf die Verschiebung in Folge des Gierens der Schiffe aufgenommen.

Roth 2 Strich achterlicher als dwars bis gerade achteraus wird regelmässig ein überholendes Schiff bedeuten, soweit diese Position von strassenrechtlicher Relevanz ist.

Dagegen Roth von beinahe recht voraus bis 2 Striche achterlicher als dwars (eigentlich nur bis dwars ab) an Steuerbord zeigt die Pflicht an, dem Roth aus dem Wege zu gehen.

So die Sachlage bei Dampfern.

Bei der Bestimmung des Kurses eines Segelschiffes nach dem gepeilten Bordlichte ist als wesentlicher Faktor die Windrichtung in Berechnung zu ziehen. Der Wind beschränkt die Zahl der innerhalb des Lichtwinkels von 10 Strichen denkbaren Kurse, sobald das Schiff in die Lage eines Beimwinders kommt.

Im Nachfolgenden soll dies an einer Reihe von Beispielen veranschaulicht werden. Vorausgesetzt ist, dass das Segelschiff 6 Striche am Winde liegen kann. Die Aufgabe ist nun, den Strich zu suchen, welchen ein Segelschiff, dessen rothes oder grünes Licht in Sicht ist, steuert.

Erstes Beispiel:

Mein Dampfer liegt mit dem Kopfe nach S. Der Wind ist O.

(Siehe Fig. 219 im Anhang.)

Plötzlich sehe ich ein rothes Licht 2 Strich an Backbordbug.

Ich peile den Segler in SSO. Also scheint das Licht des Seglers über einen Bogen, welcher eingeschlossen ist von NNW und O. (Winkel cBd.)

Wie viele von den 10 Strichen kann der Segler bei Ostwind seinen Kurs steuern?

Der Segler kann nicht näher als 6 Strich an den Wind gehen.

Seine einzigen Kurse sind also von NNW bis NNO. (Winkel fBg.)

Zweites Beispiel:

Mein Dampfer A liegt mit dem Kopfe nach WNW. Der Wind ist SzO.

(Siehe Fig. 220 im Anhang.)

Ich sehe ein grünes Licht 4 Strich an Steuerbordbug,

Ich peile den Segler in NNW. Also scheint das Licht des Seglers von SSO bis NO. (Winkel cBd.)

Da der Wind SzO ist, so kann der Segler nicht näher an den Wind gehen als OzS.

Also sind seine einzig möglichen Kurse von OzS bis NO. (Winkel f Bg.)

Drittes Beispiel:

Mein Segelschiff liegt mit dem Kopfe nach NO.

(Siehe Fig. 221 im Anhang.)

Der Wind ist 2 Strich achterlicher als dwars von Backbord ein. Ich sehe ein grünes Licht 3 Strich an Backbordbug.

Ich peile B in NzO. Also scheint das Licht des Schiffes B von SzW bis OzN.

Da der Wind WNW ist, so steuert B mit raumem Winde zwischen SzW und OzN.

Daraus ergiebt sich:

a) Wenn B zwichen SzW und nahe an OSO steuert, so muss A (ich) ihm aus dem Wege gehen, denn beide segeln mit raumem Winde und A hat den Wind an Backbordseite.

art. 14 c.

b) Wenn B aber OSO steuert, so segelt es vor dem Winde und B muss ausweichen.

art. 14 e.

c) Wenn B zwischen nahe an OSO und OzN steuert, so haben A und B den Wind von derselben Seite und B muss zwischen OSO und O ausweichen, weil es das luvwärt befindliche Schiff ist.

art. 14 d.

Dagegen A muss ausweichen, wenn B zwischen O und OzN segelt, weil es dann das überholende Schiff ist. Denn dann peilt A achterlicher als dwars von B (bei Tage) resp. bei OzN Kurs 2 Strich oder mehr achterlicher als dwars von B (bei Nacht).

Die Fig. 222 bis 225 zeigen die verschiedenen möglichen Kurse auf jedem Striche der Peilung, wenn ein rothes oder ein grünes Licht oder roth und grün gleichzeitig in Sicht sind.

In Fig. 222 ist ein Backbordhalser beim Winde als Standort genommen.

In Fig. 223 ist ein Raumwinder mit halbem Winde von Backbord ein als Standort genommen.

In Fig. 224 ist ein Raumwinder mit Backstagswind an Backbord als Standort genommen.

In Fig. 225 ist ein Vormwinder als Standort genommen.

Die Pfeile bezeichnen die bei der supponirten Windrichtung möglichen Kurse. Kurse, auf welchen kein Licht dem Gegner in Sicht kommt, sind mit schwarzen Pfeilen dargestellt.

Die Skizzen lehren:

1. Für den Backbordhalser beim Winde:

(Siehe Fig. 222 im Anhang.)

Roth zu Luv ist stets gefahrlos.

Grün zu Luv ist entweder ein Raumwinder — und hier heisst es: Kurshalten — oder ein parallel laufender Backbordhalser. Und dieser ist in genügendem Abstande ungefährlich.

Nur wenn der Backbordhalser über dem Winde weniger scharf am Winde liegt oder mehr Abtrift hat als unser Schiff, muss letzteres ausweichen. Diese Eventualität beginnt aber erst 2 Strich vorlicher als dwars.

Roth und grün gleichzeitig zu Luv sind stets gefahrlos.

Roth in Lee ist von voraus bis nahezu 2 Strich über Steuerbord ein Raumwinder, welcher auszuweichen hat, oder ein Steuerbordhalser beim Winde, welcher seinerseits das Strassenrecht hat,

von 2 bis zu 3 Strich über Steuerbordbug ein Steuerbordhalser beim Winde, dem auszuweichen ist;

von dwars bis gerade achteraus entweder ein Raumwinder oder ein überholender bezw. aufkneifender Backbordhalser beim Winde, welche ihrerseits ausweichen müssen;

1 bis 2 Strich vorlicher als dwars ein Backbordhalser beim Winde;

4 bis 5 Strich an Steuerbord voraus kann unter dem Winde roth allein von einem Segler nicht erscheinen.

Grün in Lee ist stets gefahrlos.

Roth und grün zugleich in Lee sind ebenfalls gefahrlos.

Roth und grün zugleich gerade voraus bezeichnen einen Raumwinder.

Roth und grün zugleich achteraus bezeichnen einen überholenden Backbordhalser beim Winde.

Roth gerade voraus oder gerade achteraus und

Grün gerade voraus sind gefahrlos.

Grün gerade achteraus ist nicht möglich.

2. Für den Raumwinder mit halbem Winde an Backbord:

(Siehe Fig. 223 im Anhang.)

Roth zu Luv ist stets gefahrlos.

Grün zu Luv ist von voraus bis 1 Strich an Backbord ein Vormwinder, welcher Platz macht, oder ein Steuerbordraumwinder, welchem Platz zu machen ist;

von 2 bis 3 Strich an Backbordbug ein Vormwinder oder ein strassenberechtigter Steuerbordraumwinder oder ein weichepflichtiger Luvraumwinder;

von 4 bis 7 Strich an Backbord ein Vormwinder oder ein Luvraumwinder.

von dwars bis 1 Strich an Backbord von achtern entweder ein Beimwinder auf divergirendem Kurse oder ein Luvraumwinder.

Grün ist gerade achteraus ein Beimwinder auf divergirendem Kurse.

Grün gerade voraus ist gefahrlos.

Roth in Lee ist 1 Strich über Steuerbordbug ein Steuerbordhalser am Winde;

4 und 5 Strich an Steuerbord ein Backbordhalser am Winde;

2 Strich vorlicher als dwars bis 2 Strich achterlicher als dwars ein Backbordhalser am Winde oder ein Leeraumwinder;

weiter achteraus bis 3 Strich an Steuerbord von achtern ein Raumwinder oder überholender Beimwinder;

1 bis 2 Strich an Steuerbord von achtern ein parallel laufender Raumsegler.

Roth ist gerade achteraus und gerade voraus gefahrlos.

2 und 3 Strich an Steuerbordbug kann Roth allein nicht vorkommen.

Grün in Lee ist stets gefahrlos.

Gleichzeitig Roth und Grün sind über und unter dem Winde gefahrlos.

Gleichzeitig Roth und Grün bedeuten gerade voraus einen Raumwinder mit halbem Wind an Steuerbord, vor welchem auszuweichen ist.

Gleichzeitig Roth und Grün bedeuten gerade achteraus einen Raumwinder mit halbem Wind an Backbord, welcher überholt.

3. Für den Raumwinder mit Backstagswind von Backbord ein:

(Siehe Fig. 224 im Anhang.)

Roth zu Luv ist stets gefahrlos.

Grün zu Luv ist von voraus bis 1 Strich an Backbordbug ein Steuerbordraumwinder, welchem Platz zu machen ist, oder ein Beimwinder mit Steuerbordhalsen;

von 2 bis 5 Strich an Backbordbug ein Steuerbordraumwinder, welchem auszuweichen ist, oder ein Vormwinder, welcher seinerseits aus dem Wege gehen muss;

von 2 Strich vorlicher als dwars bis nahezu dwars ein Steuerbordraumwinder oder ein Vormwinder oder ein weichepflichtiger Luvraumwinder;

von dwars bis 3 Strich achterlicher als dwars ein Luvraumwinder oder ein Vormwinder;

von 4 Strich achterlicher als dwars bis gerade achteraus ein Luvraumwinder oder Beimwinder auf divergirendem Kurse.

Roth in Lee ist 1 Strich an Steuerbordbug ein Backbordhalser am Winde;

von 2 Strich an Steuerbordbug bis 1 Strich achterlicher als dwars ein Backbordhalser am Winde oder ein Leeraumwinder, welchen beiden auszuweichen ist;

2 Strich achterlicher als dwars entweder ein Backbordhalser am Winde oder ein Leeraumwinder, welchen beiden auszuweichen ist, oder ein divergirender Vormwinder;

3 Strich achterlicher als dwars (d. h. 5 Strich in Lee von achtern) bis 2 Strich von achtern ein Leeraumwinder, welcher überholt, oder ein divergirender Vormwinder. Hier gilt also das: Kurs halten;

von 1 Strich von achtern bis gerade achteraus ein Vormwinder oder ein Raumwinder mit dem Wind an Backbord oder an Steuerbord.

Grün in Lee ist stets gefahrlos.

Grün und Roth gleichzeitig sind stets gefahrlos zu Luv und in Lee.

Grün und Roth gleichzeitig gerade voraus können nicht vorkommen. Denn die Annahme ist ja, dass der Gegensegler nur 6 Striche am Winde liegen kann.

4. Für den Vormwinder:

(Siehe Fig. 225 im Anhang.)

Roth an Backbord ist stets gefahrlos.

Grün an Backbord ist von voraus bis 5 Strich entweder ein Steuerbordhalser am Winde oder ein Raumwinder;

von 6 Strich voraus bis 1 Strich von achtern ein Raum- oder ein Vormwinder.

Roth an Steuerbord ist von voraus bis 5 Strich entweder ein Backbordhalser am Winde oder ein Raumwinder;

von 6 Strich voraus bis 1 Strich von achtern ein Raum- oder ein Vormwinder.

Grün an Steuerbord ist stets gefahrlos.

Roth und Grün zugleich können gerade voraus nicht in Sicht kommen, da Segelschiffe nicht gerade gegen den Wind fahren können.

Grün recht voraus und }
Roth recht voraus } sind gefahrlose Situationen.

Selbstverständlich ist immer genügender Abstand vorausgesetzt.

Man erkennt aus den vorstehenden Beispielen unschwer, dass der Beschränkung der nach dem Lichtschein möglichen Kurse durch die Windrichtung und der folgeweise in Einzelfällen geringeren Unbestimmtheit des Kurses bei Seglern eine erheblich grössere Ungewissheit im Vergleich zur Eruirung der Dampferkurse in einer Vielheit von Fällen zur Seite geht, insofern aus dem Bordlichte nicht immer erkennbar ist, ob ein Raumwinder den Wind von Backbord oder von Steuerbord ein hat und ob ein Beimwinder mit Steuerbord- oder Backbordhalsen segelt. Diese Ungewissheit ist eine Folge der für Segelschiffe geltenden Windregeln im Gegensatze zu der auf das Lichtersystem basirten Bordregel für Dampfschiffe.

Die wiederholte Peilung kann für sich allein in gewissem Grade zur ungefähren Ermittelung eines fremden Schiffskurses dienlich sein. Man gewinnt nämlich einen Anhalt, je nachdem die Peilung des gesichteten Lichtes gleich bleibt oder sich bedeutend oder geringfügig ändert.

Gleichbleibende Peilung bedeutet gleichen zeitlichen Abstand vom Durchschnittspunkt, also Gewissheit der Kollision bei unveränderter Ruderlage.

Geringe Peilungsänderung bedeutet beinahe gleichen zeitlichen Abstand vom Durchschnittspunkt, also entweder Wahrscheinlichkeit der Kollision bei unveränderter Ruderlage, oder Möglichkeit der Kollision bei unveränderter Ruderlage.

Bedeutende Peilungsänderung bedeutet ungleichen zeitlichen Abstand vom Durchschnittspunkt, also Unmöglichkeit der Kollision bei unveränderter Ruderlage.

Verschiebt sich die Peilung nach vorne (voraus), so erreicht der andere Dampfer früher den Durchschnittspunkt.

Verschiebt sich die Peilung nach hinten (rückwärts), so erreicht der andere Dampfer später den Durchschnittspunkt.

Die gefährlichste Täuschung, der diese Observation des fremden Schiffskurses ausgesetzt ist, wird durch das Gieren des eigenen Schiffes hervorgerufen.

§ 81.

d) Die Ruderlage.

Das Gesetz spricht wörtlich nie von einer Ruderlegung. Es ordnet nur ein Aus-dem-Wege-Gehen oder — was korrekter ist, weil es das Ausweichen durch blossen Fahrtwechsel berücksichtigt — ein Sich-aus-dem-Wege-Halten (der englische Wortlaut!) an. Die Bezeichnung des Wechsels der Ruderlage ist um deswillen vermieden, weil einige Nationen diesen Wechsel nach der Lage des Ruderblattes im Wasser, andere nach der Stellung der Ruderpinne im Schiffe namhaft machen.

Da aber das Kommando auf dem Schiffe stets ein Ruderkommando ist, so empfiehlt es sich, diese Sprechweise beizubehalten und den Doppelsinn durch Beifügung der anderweiten Nomenklatur in Klammer zu heben.

In einem einzigen Falle, nämlich wenn zwei Dampfer in der Richtung der nach vorne verlängerten Kiellinie (genau oder nahezu) aufeinander zu fahren, also bei Nacht gegenseitig das weisse Dampferlicht und beide Bordlichter sehen, ist eine bestimmte, einzig zulässige Ruderlage vom Gesetze anbefohlen. Beide Dampfer sollen Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben. Dies ist die einzige Regel, welche das alte sogenannte Backbordruder (Pinne an Backbord) als Zwangsruder beibehalten hat. Es ist der einzige Fall, in welchem beiden Schiffen das Umlegen des Ruders auferlegt ist.

In allen übrigen Fällen ist die Ruderlage beliebig. Jedes Ruder ist fakultativ unter der Voraussetzung, dass es geeignet ist, die Schiffskurse von einander frei zu führen.

Und allemal hat ferner nur ein Schiff die Pflicht, das Ruder so zu legen, dass eine Kursänderung die Folge ist, während das andere Schiff Kurs halten soll, d. h. entweder sein Ruder überall nicht rühren darf oder nur soweit bewegen soll, als erforderlich ist, um vom angelegenen Kurse nicht abzuweichen. Es ist hiermit besonders das Spielen des Ruders zur Kompensirung des Gierens gemeint.

Hiernach lassen sich für das Verhalten zweier zur Nachtzeit einander sich nähernden Dampfer folgende Anleitungen geben:

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
1. Beide Seitenlichter recht voraus.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
2. Beide Seitenlichter anderswo als recht voraus.	Kurs halten.
3. Roth an Backbord voraus innerhalb 1 Strich.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
4. Roth an Backbord sonstwo.	Kurs halten.
5. Grün an Steuerbord voraus innerhalb 1 Strich.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
6. Grün an Steuerbord sonstwo.	Kurshalten.
7. Roth an Steuerbord vorlicher als dwars.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.
8. Roth an Steuerbord dwars.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner, oder unter Umständen Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner, oder Kurshalten, Stoppen und Rückwärtsgehen ohne Ruderlage, oder Kurshalten, Stoppen und Rückwärtsgehen mit Ruderlage.
9. Roth an Steuerbord achterlicher als dwars.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
10. Grün an Backbord.	Kurs halten.
11. Roth oder Grün (oder Roth und Grün) gerade achteraus.	Kurs halten.

Für den Backbordhalser am Winde ergeben sich für die verschiedenen Lichterpeilungen folgende Ruderdirektiven:

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
1. Beide Seitenlichter recht voraus.	Kurs halten.
2. Beide Seitenlichter anderswo als recht voraus.	Kurs halten.
3. Roth an Backbord von fast gerade voraus bis gerade achteraus.	Kurs halten.
4. Grün an Backbord von recht voraus bis 5 Strich.	Kurs halten.
5. Grün an Backbord von 2 Strich vorlicher als dwars bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Entweder Kurs halten, wenn der Gegensegler ein Raumwinder ist, oder Steuerbordruder (Pinne an Backbord), wenn der Gegensegler ein weniger scharf am Winde liegender Backbordhalser ist, d. h. Wegdrehen vom Gegner.
6. Grün an Backbord von 2 Strich achterlicher als dwars bis recht achteraus.	Kurs halten.
7. Roth an Steuerbord von beinahe gerade voraus bis beinahe 2 Strich.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner, wenn derselbe ein Steuerbordhalser am Winde ist, oder Kurs halten, wenn er ein Raumwinder ist.
8. Roth an Steuerbord von 2 bis 3 Strich.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
9. Roth an Steuerbord von 2 Strich vorlicher als dwars bis recht achteraus.	Kurs halten.
10. Grün an Steuerbord von gerade voraus bis gerade achteraus.	Kurs halten.

Die Ruderregeln für den Raumwinder mit halbem Winde von Backbord ein gestalten sich folgendermaassen:

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
1. Beide Seitenlichter recht voraus.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
2. Beide Seitenlichter anderswo als recht voraus.	Kurs halten.
3. Roth an Backbord (von gerade voraus bis gerade achteraus).	Kurs halten.
4. Roth an Steuerbord 1 Strich.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.
5. Roth an Steuerbord von 4 bis 5 Strich.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner (letzteren Falls, d. h. 5 Strich an Steuerbord, vielleicht auch: Kurs halten).
6. Roth an Steuerbord von 2 Strich vorlicher als dwars bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner (vielleicht auch: Kurs halten).
7. Grün an Backbord von voraus bis 1 Strich.	Entweder Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Hindrehen zum Gegner, wenn derselbe ein Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord ein ist, oder Kurs halten, wenn der Gegner ein Vormwinder ist.
8. Grün an Backbord von 2 bis 3 Strich.	Entweder wie vorstehend oder Kurs halten, wenn der Gegner ein Luvraumwinder mit dem Winde von Backbord ein ist.
9. Grün an Backbord von 4 Strich vorlicher als dwars bis gerade achteraus.	Kurs halten.
10. Grün an Steuerbord von gerade voraus bis gerade achteraus.	Kurs halten.

Für den Raumwinder mit Backstagswind von Backbord ein sind folgende Ruderlagen angezeigt:

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
1. Beide Seitenlichter recht voraus	Bei 6 Strich am Winde Segeln eine unmögliche Situation.
2. Beide Seitenlichter anderswo als recht voraus.	Kurs halten.
3. Roth an Backbord von gerade voraus bis gerade achteraus.	Kurs halten.
4. Roth an Steuerbord von 1 bis 5 Strich voraus.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.
5. Roth an Steuerbord von 2 Strich vorlicher als dwars bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
6. Roth mehr als 2 Strich achterlicher als dwars bis gerade achteraus.	Kurs halten.
7. Grün von recht voraus bis gerade achteraus an Steuerbord.	Kurs halten.
8. Grün an Backbord 1 Strich.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.
9. Grün an Backbord von 2 bis 5 Strich voraus.	Entweder Kurs halten, wenn der Gegner ein Vormwinder ist, oder Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Hindrehen zum Gegner, wenn derselbe ein Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord ein ist.
10. Grün an Backbord von 2 Strich vorlicher als dwars bis dwars.	Entweder Kurs halten, wenn der Gegner ein Vormwinder oder ein Raumwinder mit dem Winde von Backbord ein ist, oder Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner, wenn derselbe den Wind an Steuerbord raum hat.
11. Grün an Backbord von hinter dwars bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Kurs halten.
12. Grün an Backbord mehr als 2 Strich achterlicher als dwars bis gerade achteraus.	Kurs halten.

Für den Vormwinder empfehlen sich folgende Ruderlagen;

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
1. Roth an Backbord von recht voraus bis recht achteraus.	Kurs halten.
2. Roth an Steuerbord von 1 bis 5 Strich voraus.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.

Lichter in Sicht.	Ruderlage.
3. Roth an Steuerbord von 2 Strich vorlicher bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
4. Roth an Steuerbord mehr als 2 Strich achterlicher als dwars bis gerade achteraus.	Kurs halten.
5. Grün an Steuerbord von recht voraus bis recht achteraus.	Kurs halten.
6. Grün an Backbord von 1 bis 5 Strich voraus.	Backbordruder (Pinne an Steuerbord), d. h. Hindrehen zum Gegner.
7. Grün an Backbord von 2 Strich vorlicher bis 2 Strich achterlicher als dwars.	Steuerbordruder (Pinne an Backbord), d. h. Wegdrehen vom Gegner.
8. Grün an Backbord mehr als 2 Strich achterlicher als dwars bis recht achteraus.	Kurs halten.

Es ist ohne weiteres klar, dass bei Nacht die Lage eines Seglers lediglich aus Licht und Windrichtung innerhalb gewisser Peilungen nicht erkennbar ist. Es sind hiernach für den Gegensegler eine Anzahl von Peilungen gefährlich, d. h. sie schaffen keine annähernde Gewissheit über den fremden Schiffskurs in den Fällen, wo diese Gewissheit die Bedingung der strassenrechtlichen Sicherheit ist. Solche Peilungen sind z. B.:

1. Für den Backbordhalser am Winde:

 Grün an Backbord 2 Strich vorlicher bis 2 Strich achterlicher als dwars, also 4 Striche.

 Der Gegensegler kann ebensowohl ein Raumwinder wie ein weniger scharf am Winde segelnder Beimwinder mit Backbordhalsen sein. Ersteren Falls ist der Kurs zu halten, letzteren Falls ist der Kurs zu ändern.

 Roth bis nahezu 2 Strich an Steuerbord voraus kann sowohl ein Raumwinder, welchem die Weichepflicht obliegt, wie ein Steuerbordhalser beim Winde sein, welcher das Strassenrecht hat.

2. Für den Raumwinder mit halbem Winde an Backbord:

 Grün an Backbord von voraus bis 1 Strich bezeichnet sowohl einen Vormwinder, welcher weichen, als einen Steuerbordraumwinder, welcher Kurs halten soll.

 Grün an Backbordbug von 2 bis über 3 Strich hinaus (nahe an 4 Strich) kann sowohl ein Vormwinder oder ein Luvraumwinder als auch ein Steuerbordraumwinder sein. Nur vor letzterem besteht die Pflicht des Ausweichens.

3. Für den Raumwinder mit Backstagswind von Backbord ein:

 Grün von 2 bis 5 Strich an Backbordbug.

 Das Licht kann einem Vormwinder gehören, vor dem man Kurs hält, oder einem Steuerbordraumwinder, vor dem man ausweicht.

Grün 2 Strich vorlicher als dwars bis beinahe dwars.

Ist es das Licht eines Vormwinders oder Luvraumwinders (d. h. mit dem Winde von Backbord ein), so wird Kurs gehalten.

Ist es das Licht eines Steuerbordraumwinders, so muss man Platz machen.

In allen übrigen Fällen ist der durch die Peilung hervorgerufene Irrthum oder besser gesagt: die mit der Peilung verbundene Unsicherheit in der Gissung des fremden Seglerkurses im Sinne des Strassenrechts irrelevant, also nicht gefährlich. Hier ist die proponirte Ruderlage, auch wenn sie überflüssig ist, jedenfalls gefahrlos resp. ein sicherheitsförderndes Moment.

Zur Erläuterung der angezeigten Ruderlagen und zur Vermeidung von Missverständnissen resp. Richtigstellung von Irrthümern ist noch Folgendes anzumerken.

In grosser Entfernung — daher die Gefahrsklausel! — sind alle Manöver arbiträr, besonders bei Tage. Da kann man getrost den fremden Kurs vor dem Buge des Gegners kreuzen. Nur muss man eben rechtzeitig und deutlich handeln. Zweideutige Kursänderungen, überhaupt alle Halbheiten, sind zu meiden. Besser, um einen vulgären, aber treffenden Ausdruck zu gebrauchen, gottesfürchtig und dreist fehlen, als elegante Pas machen. (Am besten natürlich: überhaupt nicht fehlen!) Es ist eine grobe Unsitte, so nahe am Gegner zu passiren, dass z. B. die Nocken der Raaen sich beinahe berühren oder der Klüverbaum fast die stehenden Leike der Untersegel streift (to give a close shave).

Man erkennt eine zweifellose Gefahr daran, dass zwischen zwei wiederholten Peilungen desselben Objektes keine oder nur eine sehr geringe Aenderung liegt.

Dagegen ist die Ansicht, dass man aus der Veränderung der Peilung den Kurs eines Schiffes ziemlich annähernd bestimmen könne, um deswillen nur zu oft unrichtig, weil man die Fahrgeschwindigkeit des fremden Schiffes nicht kennt. Das beste Mittel zur Eruirung der Gefahrs- resp. Sicherheitsmomente eines fremden Schiffskurses besteht darin, dass man das eigene Schiff mit dem Vordersteven nach dem Peilungsobjekte richtet, d. h. die Peilung in die eigene resp. nahe der eigenen Kiellinie verlegt, natürlich ohne sie auf den anderen Bord zu bringen. Geschieht dies beiderseits, so kommen die Schiffe nahezu Steven auf Steven zu liegen und damit ist regelmässig jeder Zweifel gelöst. Aber diese Kursänderung ist nur bei mehr oder weniger grosser Entfernung zulässig — denn eines der Schiffe soll ja Kurs halten — und nur innerhalb höchstens 3 bis 4 Strich an jedem Bord wegen des Zeitverlustes angängig. Da aber die erdrückende Mehrzahl gefahrvoller Annäherungen thatsächlich in den Peilungen recht voraus bis etwa 4 Strich an jedem Bord stattfindet, so ist dieses Vorbereitungsmanöver zur erfolgreichen Erfüllung der strassenrechtlichen Pflichten bei sichtigem Wetter und mässig besetztem Seeraume durchgehends zu empfehlen. Diese präparatorische Kursänderung ist auch aus psychologischen Gründen meistens räthlich.

Es liegt in der menschlichen Natur, von zwei Möglichkeiten diejenige zu glauben, welche ihr angenehmer ist.

Daher bleibt der Schiffer lieber im Kurse, als dass er ausweicht, wenn er über die Lage und Richtung des Gegners im Zweifel ist.

Ebenfalls ist es begreiflich, dass jedem Segler-Kapitän daran liegt, von dem einmal genommenen Luvwege nichts mehr zu verlieren.

Daher giebt er sich leicht der Hoffnung hin, er habe Kurs zu halten, der Gegner dagegen auszuweichen.

Und ebenso ist es richtig, dass bei der Verführung durch das heutige Lichtersystem es um den durch ein überflüssiges Ausweichen verlorenen Weg absolut Schade ist. Aber diese Nachtheile muss man gegenüber den unleugbaren Vortheilen der heutigen Bordbeleuchtung mit in den Kauf nehmen. Und da bei einer Annäherung innerhalb 4 Strich an jedem Bord allemal eine relativ grosse Kollisionsgefahr vorliegt, so ist es jedenfalls richtiger, den Zweifel durch eine frühzeitige Kursänderung bis an die Grenze der Kiellinie zu heben, als durch standhaftes Kurshalten zu perpetuiren oder zu steigern.

Nirgend und mit keinem Worte befiehlt das Gesetz, wie ganz allgemein gelehrt wird, dass man im Zweifel Kurs halten solle.

Im Zweifel über das Recht des Kurshaltens und über die Pflicht des Ausdemwegegehens hat man ebensowenig das Recht wie die Pflicht, Kurs zu halten.

Man hat aber die Aufgabe, sich nach Kräften über seine Rechte und Pflichten zu vergewissern.

Das geschieht aber am Wirksamsten

1. durch Stillstand (Stopp, Rückwärts für Dampfer),
2. durch Bringen des gepeilten Lichtes in die Kielrichtung bei Nacht.

Es ist hier der Ort, die beiden allein möglichen Schiffsdrehungen, die nach Steuerbord und die nach Backbord, mit Berücksichtigung der Lage des Gegners in vergleichsweise Werthprüfung mit einander zu setzen, und unter Absehen von jeder Fahrregel (also auch von jeglicher Windrichtung) die Vorzüglichkeit der einen vor der anderen Drehung lediglich aus dem Gesichtspunkte der Kurskreuzung darzuthun. Beide Drehungen können entweder eine Drehung nach dem Gegner hin, auf denselben zu, oder von dem Gegner weg, von ihm ab, sein.

Betrachtet man den für eine Kursänderung verfügbaren Seeraum als durch die Kurslinie des Gegners halbirt, so hat eine Kursänderung die Tendenz, entweder diesseits der gegnerischen Kurslinie oder jenseits derselben sich zu bewegen. Da das „Diesseits“ innerhalb des Winkels liegt, unter welchem die Kurse auf einander stossen, das „Jenseits“ ausserhalb dieses Winkels, so kann man die Drehung auf den Gegner zu: die Innendrehung und die Drehung von dem Gegner weg: die Aussendrehung nennen, ohne der Gefahr eines Missverständnisses ausgesetzt zu sein.

Die Fälle, in welchem die Wahl zwischen beiden Drehungen am zweifelhaftesten sein kann und erfahrungsgemäss am verschiedensten ausfällt, sind die Kurskreuzungen unter einem sehr spitzen Winkel (Zusammentreffen unter einem sehr stumpfen Winkel) bei einer gegenseitigen Peilung zwischen 1 und 3 Strichen an jedem Bord. In dieser Gestalt findet die Mehrzahl aller Schiffsbegegnungen auf See und auf Flüssen statt.

Für das Verhalten zweier Schiffe sind in diesen Fällen bei behaltener Fahrt sechs Möglichkeiten gegeben.

Es können sich gegenüberstehen:

1. auf Seiten jedes Schiffes eine Aussendrehung, also zwei Aussendrehungen unter entgegengesetztem Ruder vorkommen.

(Siehe Fig. 226 im Anhang.)

2. auf Seiten jedes Schiffes eine Innendrehung, also zwei Innendrehungen unter entgegengesetztem Ruder vorkommen.

(Siehe Fig. 227 im Anhang.)

3. auf Seiten des einen Schiffes eine Innendrehung, auf Seiten des anderen Schiffes eine Aussendrehung, also entgegengesetzte Drehungen unter gleichem Ruder vorkommen.

(Siehe Fig. 228 und 228a im Anhang.)

4. auf Seiten beider Schiffe keine Drehung, also ein beiderseitiges Kurshalten

(Siehe Fig. 229 im Anhang.)

5. auf Seiten des einen Schiffes keine Drehung (Kurshalten), auf Seiten des andern Schiffes eine Aussendrehung.

(Siehe Fig. 230 im Anhang.)

6. auf Seiten des einen Schiffes keine Drehung (Kurshalten), auf Seiten des anderen Schiffes eine Innendrehung.

(Siehe Fig. 231 im Anhang.)

Kapitän Colomb fand, dass die Fälle unter 1, und 5, die Mehrzahl aller Kollisionen ausmachten, nämlich zirka 58 Prozent, die Fälle unter 2, und 6, die Minderzahl, nämlich zirka 16 Prozent, während der Rest der Kollisionen, zirka 20 Prozent, in der Art, wie unter 3, und 4, angegeben, stattfand.

Es ist ohne Weiteres klar, dass bei Kurskreuzungen zwischen nahezu 180 und 90°, d. h. in mehr oder weniger entgegengesetzter Richtung, die Innendrehung, wenn rechtzeitig vorgenommen, ein Ueberschreiten der Kurslinie des Gegners zu vermeiden strebt, und dass dasselbe von der Aussendrehung in den Fällen der Kurskreuzung zwischen nahezu 0 und 90°, d. h. in mehr oder weniger gleicher Richtung zu sagen ist.

Das Vorüberlaufen oder richtiger der Versuch, das Bestreben, vor dem Bug des Gegners zu passiren, ist in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle der Weg, auf welchem Kollisionen stattfinden. Daher findet man auch, dass bei den Schiffsbegegnungen innerhalb einer Peilung von nahezu geradeaus bis etwa 3 Strich an jedem Bug — und diese haben nach Zahl und Gefährlichkeit im Seeverkehr entschieden die Oberhand — die allermeisten Kollisionen auf eine Aussendrehung zurückzuführen sind. (Siehe Fig. 226 und 230 im Anhang.)

Eine Innendrehung kann hier nur dann zu einem Zusammenstoss führen, wenn sie verspätet oder als Antwort auf eine Innendrehung des Gegners erfolgt

(siehe Fig. 227 und 231 im Anhang)

oder bei zu geringem Abstande mit einer Aussendrehung desselben zusammenfällt.

(Siehe Fig. 228 und 228a im Anhang.)

In Fig. 233 und 234 peilen die Schiffe 1 resp. 2 Strich an Steuer- resp. Backbordbug. Eine beiderseitige Aussendrehung giebt das Bild der Fig. 235, eine beiderseitige Innendrehung das der Fig. 232.

Auch eine einseitige Aussendrehung ergiebt vorübergehend oder im entscheidenden Momente die Konstellation der Fig. 235, während eine einseitige Innendrehung zu dem durch Fig. 236 dargestellten Ergebnisse führt.

Diese Betrachtungsweise bestärkt den schon früher behaupteten Satz:

In allen Fällen, in welchen die Schiffskurse in sehr stumpfem Winkel sich treffen, resp. in sehr spitzem Winkel sich schneiden, ist, mag die Ent-

fernung gross oder klein sein, das sicherste Mittel, die Gefahr in Gefahrlosigkeit zu verwandeln, das Verlegen des gepeilten Schiffes in die Nähe der Kielrichtung, also sich selber auf parallelen Kurs zu bringen. Und das geschieht durch Hindrehen nach dem Peilungsobjekte, durch sogenannte Innendrehung.

Dagegen ist das Wegdrehen vom Peilungsobjekte innerhalb des stumpfen Haupt- resp. spitzen Nebenwinkels, die sogenannte Aussendrehung, das geeignete Mittel, eine Kollision herbeizuführen.

Der Grund liegt in dem Umstande, dass das gepeilte Schiff sich nach dem Schneidepunkte der beiderseitigen Kurse hin bewegt. Die Gefahr dieser Bewegung wird um so geringer, je kleiner der Kreuzungsraum der Kursbahnen und folgeweise kürzer die Kreuzungszeit der Kursbahnen wird.

Bei der Innendrehung wird hier das Raummaass der Gefahr durch die grösste Breite, bei der Aussendrehung dagegen durch die grösste Länge der Schiffe repräsentirt.

Bei der Innendrehung stehen sich schliesslich die grössten Schiffsbreiten, bei der Aussendrehung steht schliesslich die grösste Schiffslänge der grössten Schiffsbreite gegenüber. (Siehe Fig. 232 bis 235 im Anhang.)

Bei der Innendrehung liegen die Schiffe schliesslich parallel, bei der Aussendrehung rechtwinklig zu einander.

Ueber diese einfache Wahrheit besteht wenig Klarheit.

Allgemein handelt man, als wäre das gepeilte Schiff nicht eine sich vorwärts bewegende Masse, sondern ein an den Fleck gebannter Körper.

Man sieht die Gefahr am Peilungsorte, dreht von demselben weg und läuft gerade auf den Sitz der Gefahr los.

Denn der Ort der Gefahr liegt in der Spitze des Dreieckes, dessen Basis das Peilungsobjekt und der eigene Standort sind, also schräg vor beiden Schiffen. Von diesem Gefahrsraum entfernt die Innendrehung das Schiff, während die Aussendrehung darauf hinführt.

Die Innendrehung kann nur in allzu grosser Nähe gefährlich werden.

Das unterschiedslose Wegdrehen von der Gefahr, richtiger dem Gefahrsobjekte, ist menschlich natürlich, aber ganz unseemännisch im Sinne des Gesetzes. Denn die Sitte der Seeleute, vom entgegenkommenden Gegner wegzudrehen, ist keine Sitte im Sinne des Gesetzes, sondern eine Unsitte.

Das Wegdrehen soll stattfinden vom Gefahrspunkte, dem Kursschneidepunkte Das geschieht durch Hindrehen nach dem auf diesen Punkt sich hinbewegenden Schiffe

Bei der Innendrehung ist der Fahrtverlust ein Sicherheitsmoment, denn er entfernt die Gefahr, bei der Aussendrehung ist der Fahrtverlust ein Gefahrsmoment, denn er nähert die Gefahr. Denn der Verlust an Fahrt bedeutet einen Gewinn an Zeit und bewirkt überdies ein Drehen auf kleinerem Raume.

Stossen die Kurse im rechten Winkel auf einander, so empfiehlt sich ebenfalls die Innendrehung, d. h. Drehung gegen das gepeilte Schiff, zur Herstellung paralleler Kurse.

Nur wenn die Kurse im spitzen Winkel sich berühren, liegt in der Aussendrehung, der Drehung vom gepeilten Schiffe weg, behufs Herstellung paralleler Kurse die beste Gewähr der Verwandlung der Gefahr in Gefahrlosigkeit.

Die Aussendrehung ist also am Platze:

1. gegenüber stillliegenden Peilungsobjekten,
2. nach Vollendung der Innendrehung bis zum gerade entgegengesetzten Kurse, resp. kurz vorher,
3. im Nothfall, wenn Zeit und Raum verpasst sind, was regelmässig da der Fall ist, wo die Innendrehung zum zweimaligen Kreuzen des fremden Kurses führen würde,
4. wenn die Kurse sich unter einem spitzen Winkel treffen oder mit anderen Worten, wenn die Kurse sich unter einem stumpfen Winkel schneiden, und das kommt auf See nur verhältnissmässig selten vor.

Der grosse Fehler vieler Schiffer ist, dass sie die Kollisionsverminderungstaktik auf eine falsche Basis stellen.

Sie weichen dem sich stetig verschiebenden einen der beiden Gefahrsträger, dem fremden Schiffskörper aus, indem sie die Lage des anderen der beiden Gefahrsträger, des eigenen Schiffskörpers, stetig ändern und das räumliche Verhältniss zwischen beiden Körpern beständig ändern, anstatt vielmehr dem Sitze, dem Ursprunge der Gefahr, d. h. dem Raumabschnitte, wo beide Kurse sich kreuzen, aus dem Wege zu gehen.

Und anstatt diesen Punkt der Kurskreuzung als eine konstante Grösse zu behandeln und zu belassen, erzeugen sie auch im Dasein dieses Punktes einen Wechsel, so dass sie es schliesslich überhaupt nicht mehr mit festen, sondern nur noch mit schwankenden Grössen zu thun haben.

Sie drehen nämlich vom Gegner weg, anstatt auf ihn hinzudrehen. Durch das Wegdrehen vom Gegner kreuzen sie den Kurs desselben an einer anderen Stelle als derjenigen, wo bei beiderseitigem Kurshalten die Kreuzung stattgefunden hätte.

Die Kollisionsverhütungstaktik hat ihre Gültigkeit nur auf kurze Distanzen. Auf grosse Distanzen ist für sie kein Feld.

Gross ist die Distanz, auf welcher jedes Rudermanöver, sei es ein einseitiges oder ein beiderseitiges und mögen letztere mit einander korrespondiren oder sich widersprechen, gefahrlos ist, also nicht eine Kollision herbeizuführen vermag, sofern es nur ganz, d. h. so lange bis die Schiffskurse parallel bezw. von einander frei fahren, durchgeführt wird, d. h. bis höchstens zum Halbkreislauf.

Das will sagen, gross ist die Distanz, welche die Summe beider Drehkreisdurchmesser um eine jede Ungewissheit und jeden Zweifel ausschliessende Entfernung übersteigt.

Für jede andere Distanz wird die Kollisionsverhütungstaktik wichtig und tritt hier in ihre Rechte ein.

Für diese Distanzen muss man, zumal bei Nacht wegen des Lichterwechsels, drei Abschnitte unterscheiden:

I. Den Abschnitt, wo ein Wegdrehen vom Gegner eine einmalige, ein Hindrehen zum Gegner eine zweimalige Kreuzung des Kurses desselben zur Folge hat.

Hier ist regelmässig das Wegdrehen vom Gegner am Platze.

II. Den Abschnitt, wo das Hindrehen zum Gegner keine, das Wegdrehen vom Gegner eine einmalige Kreuzung des Kurses desselben zur Folge hat.

Hier ist das Hindrehen zum Gegner am Platz.

III. Den Abschnitt, wo das Wegdrehen vom Gegner keine, das Hindrehen zum Gegner eine einmalige Kreuzung des Kurses desselben zur Folge hat.

Hier ist das Wegdrehen vom Gegner am Platze.

Der Fall I ist der der Fig. 236a.

Am besten ist hier freilich regelmässig das Kurshalten bei Tage.

Der Fall II ist der der Fig. 236b.

Der Fall III ist der der Fig. 236c.

Der Fall I liegt vor

a) wenn das Schiff weniger als 3 Schiffslängen vom Kreuzungspunkte des Kurses des Gegners entfernt steht,

(siehe Fig. 236b im Anhang)

b) wenn der seitliche Abstand weniger als 2 Schiffsbreiten beträgt.

(Siehe Fig. 236a im Anhang.)

Grundsatz der Taktik ist also:

1. Den Sitz der Gefahr aus der Reihe der Thatsachen zu eliminiren, d. h. ihn zu beseitigen.
 a) Durch Hindrehen zum Gegner, wenn man hierdurch diesseits der Kurslinie desselben bleibt.

 Fall der entgegengesetzten Borde!

 b) Durch Wegdrehen vom Gegner, wenn man hierdurch diesseits der Kurslinie desselben bleibt.

 Fall der gleichen Borde!
2. Den Sitz der Gefahr zu verkleinern, vermindern, vereinfachen, wo ein anderes Manöver ihn verdoppeln würde, und zwar durch Wegdrehen, wenn man hierdurch nur eine Kurskreuzung und keinen Lichterwechsel — ausreichende Distanz vorausgesetzt — erzielt.

 Fall „Voraus"!

Im Hinblick auf das Bordlichtersystem zeigt sich die Werthrelation zwischen Aussen- und Innendrehung für den Fall zweier sich entgegenkommenden Schiffe besonders deutlich. Beim beiderseitigen Hindrehen zu einander sieht (Fig. 237) das Schiff A, das Aussenschiff, den Lichterwechsel auf dem Schiffe B, dem Innenschiffe, und erkennt die Abnahme der Gefahr.

Beim beiderseitigen Wegdrehen von einander (Fig. 238) behalten beide Schiffe dasselbe Licht in Sicht, ein Beweis der Kontinuität der Gefahr. Nur im Falle einer beiderseitigen Innendrehug auf derselben Bahn (Fig. 239) in entgegengesetzter Richtung bleibt die Gefahr unverändert. Dieser Fall ist ganz überaus selten.

Ja es lässt sich sogar behaupten, dass bei Nacht in gefahrdrohender Nähe es weniger gefährlich ist, wenn beide Schiffe auf einander zu drehen, als wenn eines derselben Kurs hält.

Gerade für einen der schwierigsten Fälle, nämlich für den Fall, wo ein Backbordhalbwinder etwa 3 Strich über Backbordbug ein grünes Licht sichtet, ist die Innendrehung regelmässig geeignet, wenn rechtzeitig unternommen, jeden Zweifel zu lösen und jede Gefahr zu beseitigen. Das grüne Licht kann nämlich angehören:

1. einem Luvraumwinder, d. h. einem Raumwinder mit dem Winde von derselben Seite,
2. einem Vormwinder,

3. einem Steuerbordraumwinder, d. h. einem Raumwinder mit dem Winde von der entgegengesetzten Seite.

Der Typus der Seglerkollisionen ist der, dass der Backbordhalser vor dem Steuerbordhalser in grösster Nähe in den Wind schiesst und sich quer vor den Bug wirft. Ebenso sind es Gepflogenheiten der gefährlichsten Art, wenn der Steuerbordhalser beim Winde ein grünes Licht voraus an Backbordbug peilt und an den Wind oder in den Wind schiesst, oder wenn ein Dampfer oder Raumwinder ein grünes Licht voraus an Backbordbug sichtet und über Steuerbord geht, oder wenn ein Dampfer roth an Steuerbordbug sieht und über Backbord geht. Denn das sind lauter Aussendrehungen, welche die Gefahr erhöhen.

Diese Erkenntniss findet ihren Ausdruck in der alten Seemannsregel für den Backbordhalser: „Lege dein Ruder (d. h. die Pinne) nicht in Lee vor Steuerbordhals". Das heisst also: Falle lieber ab, im Zweifel auch vor dem Raumwinder, und zeige dem Gegner deine Bordlichter in der Reihenfolge: zuerst grün, dann grün und roth, zuletzt roth allein. Roth ist das Sicherheitszeichen. Bei Nacht sind nämlich die Lichter im Allgemeinen ein sichereres Signal des Steuerns auch auf Segelschiffen als die Windrichtung.

Wie schon wiederholt bemerkt wurde, erscheint im Seeverkehr die Mehrzahl aller Lichter voraus ein wenig an dem einen oder anderen Bug. Im Grossen und Ganzen lässt sich hierauf die Regel gründen: Grün an Steuerbord und Roth an Backbord sind Sicherheitszeichen; Grün an Backbord und Roth an Steuerbord sind Gefahrszeichen, und zwar ersteres eine Mahnung, den Kurs nach Backbord, letzteres eine Mahnung, ihn nach Steuerbord zu ändern. Daher das Wort: Halt gleiches Licht zu gleichem Licht und bringe gleiches Licht zu gleichem Licht!

Die Differenzen in den Krümmungsbahnen des halsenden Seglers, welcher ungefähr den Weg eines Einzelschraubendampfers in Vorwärtsfahrt mit übergelegtem Ruder macht, und des über Stag gehenden Seglers, welcher ungefähr den Weg eines Doppelschraubendampfers, dessen innere Schraube rückwärts und dessen äussere Schraube vorwärts schlägt, mit übergelegtem Ruder macht, fallen gegenüber der spezifischen Verschiedenheit der Aussen- und Innendrehung nicht ins Gewicht. Eine Innendrehung mittelst Halsens ist, weil sie eine Kurskreuzung vermeidet, entschieden einer Aussendrehung mittels Ueberstaggehens vorzuziehen. Daher soll der Kurshalter, wo er je abweicht, regelmässig nach dem von vorne sich nähernden Gegner hin drehen, ein Dampfer also bei Kurskreuzungen über Backbord gehen.

Die Steuertaktik wird durch das Strassenrecht bestimmt, und dieses hat hauptsächlich die eine Frage zu entscheiden, welches von zwei sich einander nähernden Schiffen das Recht haben soll, vor dem anderen vorüberzugehen.

Das Gesetz bestimmt nun, dass ein Schiff Kurs halten, das andere aus dem Wege gehen soll. „Aus dem Wege gehen" heisst aber genau genommen: den Weg vor dem Buge des anderen Schiffes meiden und unter dem Heck desselben passiren, d. h. das andere Schiff vor sich vorbeilassen. Denn das Vorüberlaufen vor dem Buge ist stets ein, wenn auch nur zeitweiliges In-den-Weg-laufen. Durch Hindrehen auf den entgegenkommenden Gegner zu entfernt sich der Weichepflichtige vom wechselnden Kreuzungspunkte der Kurse und nähert eben damit diesen Punkt dem Kurshalter mehr und mehr und beschleunigt die Zeit, in welcher dieser ihn passirt. Es ist also die Aufgabe des Weichepflichtigen, den Kreuzungspunkt so zu

verlegen, dass er vom Kurshalter früher erreicht wird als von ihm. Das geschieht aber durch Passiren hinter dem Gegner.

Die Verlegung des Kreuzungspunktes muss nämlich eine derartige sein, dass nicht ein Wettstreit um die Erreichung entsteht; vielmehr soll ein Ueberlassen des ursprünglichen Schnittpunktes der Kurse an den Kurshalter stattfinden. Der gepeilte Kreuzungspunkt liegt vor dem Kurshalter. Der effektive schliessliche Kreuzungspunkt muss hinter demselben liegen.

Als Richtschnur für das Verhalten des Weichepflichtigen gilt der Satz:

> Kreuze nicht den Kurs des Kurshalters, wenn nicht Raum und Zeit genug vorhanden sind, um dies ohne Kursänderung zu bewerkstelligen. Ein Passiren des Gegners durch Kursänderung soll hinter dem Heck desselben vorbeiführen. Wo die Zuverlässigkeit des Erfolges beider Manöver zweifelhaft ist, da hemme die Fahrt. Das kann auch der Segler beim Winde. Was du aber auch thun magst, thue so zeitig, dass du, selbst wenn der Gegner einen Fehler macht, denselben doch noch ausgleichen kannst.

Die englische Rechtsprechung hat für schräg von vorne sich nähernde Schiffe den Vorzug der Innendrehung vor der Aussendrehung vielfach ausgesprochen, wie folgende Beispiele klar zeigen.

1. Der Beimwinder auf Backbordhalsen kann, wenn er über dem Leebug ein rothes Licht sichtet, nicht wissen, ob er einen Steuerbordhalser beim Winde oder einen Raumwinder vor sich hat. Er soll daher im Zweifel abhalten.
2. Der luvwärts von dem Steuerbordhalser beim Winde segelnde Backbordraumwinder soll luvwärts passiren. Ist er leewärts, so soll er leewärts passiren.
3. Der Steuerbordraumwinder zu Luv soll luvwärts von dem Beimwinder auf Backbordhalsen vorbeigehen. Ist er in Lee, so soll er leewärts passiren.

In allen Fällen, wo ein Schiff vor den beiden Bordlichtern voraus nach Steuerbord seinen Kurs ändert, ist schliesslich noch zu beachten, dass regelmässig während der Anfangsdrehung das rothe Licht des Gegners ausschiesst (verschwindet), also das grüne Licht allein in Sicht bleibt, weil der Ausweichende unter der Wirkung des Steuerbordruders (Pinne an Backbord) nach Backbord schwoit. Daher ist es ganz falsch, jetzt beim Verschwinden des rothen Lichtes das Ruder den anderen Weg zu legen, wie dies wohl bisweilen angerathen wird.

Tritt dagegen zu Roth recht voraus Grün hinzu, so ist es höchst fehlerhaft, nach Steuerbord auszuweichen. Ist es dennoch geschehen, so muss das Ruder sofort reversirt werden, sobald Roth verschwindet.

Höchst bedenklich erscheint endlich die in der amtlichen Erklärung des Strassenrechts vom englischen Handelsamte im Jahre 1869 auf Seite 51 gegebene Auslegung des Gesetzes über kreuzende Dampfer, speziell für den Fall „Roth an Steuerbug": „Gehe aus dem Wege, d. h. stoppe, oder gehe voraus, oder geh über Backbord, oder geh über Steuerbord oder geh rückwärts".

Denn das Ausweichen nach Backbord ist regelmässig falsch, weil es eine Aussendrehung ist. Das Vorwärtsgehen widerspricht durchgehends dem art. 18.

Vorwärtsgehen, kombinirt mit Ausweichen nach Backbord, ist in 99 von 100 Fällen der Weg des Todes.

Die Innendrehung ist nur dann unangebracht, wenn der Abstand vom Gegner für ein Passiren unter dem Heck desselben mit aufgedrehtem Ruder zu kurz ist, oder wenn der Gegner nahezu oder ungefähr querab peilt.

§ 82.

e) Distanz und Fahrgeschwindigkeit.

Von maassgebendem Einflusse für die Wahl eines zur Vermeidung einer Kollision erforderlichen Maschinen- oder Rudermanövers ist die Distanz. Zunächst ist die Distanz zwischen den beiden Schiffskörpern, d. h. die räumliche Entfernung in der Peilungslinie, wichtig. Sodann ist das Verhältniss der Distanzen beider Schiffe vom gemeinsamen Kurskreuzungspunkte von wesentlicher Bedeutung. Mit der sicheren Erkenntniss dieser Distanzen ist die Kenntniss des Kreuzungswinkels der Schiffskurse gegeben.

Leider ist aber diese Erkenntniss schon bei Tage eine nur annäherungsweise, weil auf Schätzung beruhende, und vollends bei Nacht eine ganz unsichere, weil eine Kursänderung innerhalb 10 Strichen einen sehr verschiedenen Kreuzungswinkel bedingt, ohne nothwendig einen Lichterwechsel vorauszusetzen.

Als ungefähren Anhalt für die Beurtheilung der Distanz (zweier Schiffe von einander) in der Peilungslinie pflegt man in dunkler Nacht die grössere oder geringere Sichtigkeit des gepeilten Lichtes zu betrachten. Allein dieser Maassstab ist wegen der Verschiedenheit der atmosphärischen Bedingungen und ganz besonders wegen der erheblichen Verschiedenheit in der Stärke der Schiffslichterquellen nur von prekärem Werthe.

Dagegen erlangt das Auge durch fortgesetzte Uebung eine erhebliche Gewandtheit, die Distanzen bei Tage mit annäherungsweiser Genauigkeit selbst bei verschiedenen Witterungsverhältnissen zu bestimmen.

Die mechanischen Hülfsmittel, sogenannten Distanzmesser, haben sich als praktisch nicht verwerthbar erwiesen.

Als Entscheidungsnorm für ein Schiffsmanöver ist die Distanz nur unter den Gesichtspunkten von Zeit und Raum zu betrachten. Fasst man zunächst lediglich das räumliche Verhältniss ins Auge, so lässt sich kaum mehr sagen, als das Folgende:

Ist das ausweichepflichtige Schiff dem Kreuzungspunkte beider Kurse erheblich näher als der Kurshalter, so mag es getrost den Kurs des Gegners vor dessen Buge kreuzen. Im umgekehrten Falle soll es den Gegner vorbeilassen und unter dessen Heck passiren. Das Gleiche gilt für den Fall einer beiderseits gleichen Entfernung vom Schnittpunkte der Kurse.

Bei der Annäherung schräg von hinten empfiehlt sich die sogenannte Aussendrehung, das Wegdrehen vom Gegner, bei der Annäherung schräg von vorne die sogenannte Innendrehung, das Hindrehen zum Gegner. Die Aussendrehung ist beim Kurskreuzen schräg von vorne am Tage nur dann angebracht, wenn die Entfernung des Gegners von Schneidepunkte der Kurse erheblich grösser ist als die eigene, zur Nachtzeit dagegen regelmässig durchaus unräthlich, weil der Kurs des Gegners bei Nacht durchgehends zu wenig bestimmt erkennbar ist.

Die Innendrehung muss jedes Mal in solcher Entfernung ausgeführt werden, dass die Drehungsbahn des Schiffes die gegnerische Kursbahn nicht berührt, weil sonst ein zweimaliges Schneiden derselben stattfindet.

Sind beide Schiffe in Fahrt, so ist die Distanz eine einem beständigen Wechsel, einer beständigen Abnahme, unterliegende Grösse. Das Maass dieser Variation schwankt im Verhältnisse der verschiedenen beiderseitigen Fahrgeschwindigkeiten, und wird bei einiger Erheblichkeit in der Verschiebung der Peilungen sichtbar. Von praktischem Werthe ist dieser Peilungswechsel regelmässig nur bei relativ bedeutendem Abstande zwischen beiden Schiffskörpern. Unter dieser Bedingung bedeutet eine Verschiebung der Peilung nach vorne: ein Vorüberlaufen des Gegners vor dem eigenen (des Peilenden) Schiffsbug, ein Wandern des Peilungsobjektes nach achtern: ein Passiren vor dem Buge des Gegners, während eine konstante Peilung eine zeitlich gleiche beiderseitige Distanz vom Schneidepunkte der Kurse anzeigt.

Die Verlässlichkeit dieses Peilungswechsels wird aber durch die Gierbewegungen des eigenen Schiffes sehr häufig in bedenklicher Weise beeinträchtigt.

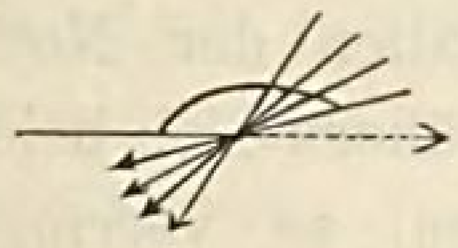
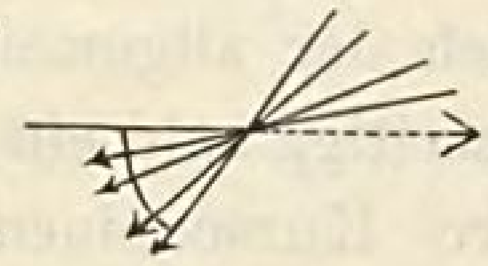
Modifizirt hiernach schon die natürliche Fahrgeschwindigkeit, selbst wo sie konstant bleibt, die aus der gegissten Distanz zu entnehmenden Schlussfolgerungen, so ist dies in erhöhtem Maasse beim Wechsel der Fahrgeschwindigkeit der Fall.

Dieser Wechsel in der Fahrgeschwindigkeit ist nun aber im Falle gefahrdrohender Annäherung für Dampfer (wenigstens für Deutschland unbedingt) gesetzlich angeordnet. Diesem Umstande ist eine nähere Aufmerksamkeit zu schenken und namentlich festzustellen, unter welchen Voraussetzungen dieses gesetzliche Gebot Platz greift.

Die Pflicht der Fahrtminderung, Fahrteinstellung, Fahrtumkehrung liegt jedem Dampfschiffe ob, welches sich einem anderen Schiffe, Segel- oder Dampfschiffe (oder Ruderboote), nähert. Sie liegt daher nicht demjenigen Dampfschiffe ob, welchem sich ein anderer Dampfer nähert, welcher aber seinerseits sich jenem nicht nähert, sondern sich von ihm entfernt. Ein Dampfer, welcher von einem ihm im Kielwasser auflaufenden Schiffe, sei dies ein Segler oder ein Dampfer, eingeholt wird, ist im Verhältnisse zum Nachmanne nicht in sich nähernder, sondern in sich entfernender Bewegung begriffen. Obgleich die Entfernung zwischen beiden Schiffen sich verringert, hat die Fortbewegung des Vorfahrers doch die Tendenz, denselben von dem Nachmanne zu entfernen, die Zeit der Annäherung zu verlängern, das Schwinden des räumlichen Abstandes zu verlangsamen. Peilt der Ueberholer nicht im Kielwasser, sondern an dem einen oder anderen Bord achteraus bis zur Grenze von 2 Strich achterlicher als dwars (mathematisch genauer bis nahezu dwars), so liegt in der Fahrtrichtung des Vormannes im Vergleich zum konvergirenden Kurse des Ueberholers allerdings ein Moment der Annäheruug an den fremden Schiffskörper. Aber diese Annäherung im mechanischen Sinne ist spezifisch verschieden von der Annäherung im rechten Winkel oder vor der Dwarslinie auf irgend einem der möglichen konvergirenden Kurse. Das Eigenthümliche der letzteren, der Annäherung im Rechtssinne, liegt in der Gleichartigkeit beider Schiffsbewegungen im Sinne der Erreichung des Kreuzungspunktes.

Setzt man den beiderseitigen Abstand vom Schneidepunkte und beider Schiffe Fahrgeschwindigkeit nämlich gleich, so werden sie den Punkt der Kurskreuzung — Fahrt und Ruder unverändert gedacht — gleichzeitig erreichen. Ist das eine der

beiden Schiffe, weil es achterlicher als dwars vom anderen peilt, vom Kreuzungspunkte beider Kurse entfernter als das andere, so kann die Annäherung beider nur dann gefährlich werden, wenn das entferntere Schiff ein Ueberholer ist, d. h. wenn es die grössere Fahrgeschwindigkeit besitzt.

Aber auch dann, wenn beide Schiffe mit verschiedener Fahrgeschwindigkeit bei gegenseitiger Peilung vorlicher als dwars sich einander nähern, dergestalt, dass sie gleichzeitig den Schneidepunkt ihrer Kurse erreichen, ist ihre Annäherung spezifisch verschieden vom Falle des Ueberholens. Denn beim sogenannten Kurskreuzen im eminenten Sinne, nämlich von vorne, d. h. beim Aufeinandertreffen im stumpfen Winkel () resp. beim Schneiden unter einem spitzen Winkel (), liegt eine beiderseitige zeitliche Beförderung des Zusammentreffens vor.

Dagegen zeigt der Fall des Ueberholens eine zeitliche Hemmung im Erreichen des Schnittpunktes auf Seiten des Vorfahrers, eine zeitliche Förderung auf Seiten des Ueberholers, des Nachmannes. Man könnte hiernach die Annäherung im Falle des eigentlichen Kurskreuzens eine zweiseitige, gegenseitige, beiderseitige, dagegen im Sinne des Ueberholens eine einseitige nennen.

Aus diesem Gesichtspunkte erhält die Bordlichtergrenze von 2 Strich achterlicher als dwars und die Auffassung, dass bei Nacht nur das im sogenannten dunkeln Winkel sich nähernde schnellere Schiff ein überholendes sei, eine verstärkte Begründung. Denn der Zweifel hinsichtlich des Kreuzens oder Ueberholens in der Nähe der Dwarspeilung ist achteraus verschoben und die Gewissheit des Vorausseins des einen Schiffes vor dem anderen so wesentlich erhöht, dass selbst bei starkem Gieren keine irgend erhebliche Ungewissheit mehr bestehen kann.

Dass nun, wenn das vorausbefindliche Dampfschiff — mag es auf identischem oder einem konvergirenden Kurse innerhalb 6 Strich bei Nacht resp. fast 8 Strich bei Tage von achtern mit dem Ueberholer anliegen — seine Fahrt mindert, resp. stoppt oder gar rückwärtsgeht, die Fortbewegung vom Nachmanne weg gemindert resp. in ein Warten auf denselben oder gar ein Annähern an denselben verwandelt wird, ist ohne Weiteres klar. Der Raum zwischen beiden Schiffen und folglich der zeitliche Abstand wird hierdurch verringert und der Zweck des Gebotes der Fahrtminderung, nämlich die Hemmung im Verschwinden der Raum- und Zeitdifferenzen, in sein Gegentheil verkehrt.

Hieraus erhellt, dass das Gebot der Fahrtminderung, des Stoppens und Rückwärtsgehens für dasjenige Dampfschiff, welches überholt wird, ebensowenig Geltung hat wie das Gebot des Ausweichens der Dampfer vor den Seglern für dasjenige Dampfschiff, welches von einem Segelschiffe überholt wird. Wo je eine Fahrtminderung für Dampfer sich bei bewandten Umständen gleichwohl vernothwendigt, ist sie nicht durch die allgemeinen Regeln, sondern lediglich durch die Nothstandsregel gerechtfertigt und geboten.

Aber auch für das überholende Dampfschiff, welches unzweifelhaft ein sich näherndes Dampfschiff ist, ist dieses Gebot nicht ohne Einschränkung verstanden. Es kann sich selbstredend nicht auf die Momente des Kreuzens des Kurses vor dem Buge des überholten Schiffes, also nach erfolgtem Ueberholen, beziehen, weil die hier vorliegende Gefahrszone so schnell wie möglich durchlaufen werden muss, um

einer Kollision zu entgehen. Dagegen ist es von hervorragender Wichtigkeit in den Momenten des Parallellaufens — einer Phase des Ueberholens — in grosser Nähe, um die Kraft des Soggs nach Möglichkeit zu reduziren und ein Zusammenklappen der Schiffe zu vermeiden. Hier ist die Fahrtminderung, wenn sie beiderseits unerlässlich ist, für den Ueberholer durch die allgemeine Regel, für das Schiff, welches überholt wird, durch die Nothstandsregel vorgeschrieben.

Umgekehrt ist das Gebot des Fahrtminderns u. s. w. zum Zwecke der Kollisionsverhütung für Dampfschiffe auf kreuzenden Kursen im engeren Sinne, d. h. für Schiffe, welche vorlicher als oder nahezu dwars peilen, ein beiderseits gültiges nach der allgemeinen Regel und nur in den Fällen der Nothstandsregel bald ein einseitig, bald ein beiderseitig verpflichtendes. Nähern sich beide Schiffe derart, dass ihre Kurse einen stumpfen Winkel einschliessen, so verringert die beiderseitige Fahrtminderung u. s. w. das Annäherungsmoment und schafft dem weichepflichtigen Dampfer einen grösseren, d. h. langsamer sich verkleinernden Seeraum zum Manöveriren.

Nähern sie sich ungefähr oder gerade rechtwinkelig einander, so schafft die Fahrtbeschleunigung, wo sie möglich ist, resp. die Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit des Kurshalters, verbunden mit der Fahrtminderung des weichepflichtigen Dampfers, diesem letzteren freien Seeraum, um hinter dem Heck des Kurshalters zu passiren, oder erhöht wenigstens die Facilität.

Nähern sich die Dampfer derart, dass ihre Kurse bis zum Treffpunkte einen spitzen Winkel einschliessen, was um so mehr der Fall ist, je näher sie der parallelen Lage zu einander sind, so befördert jede Fahrtbeschleunigung des Kurshalters die Chance des strassenpflichtigen Dampfers, unter seinem (des Kurshalters) Heck vorbeizugehen, und gewährt eine Fahrtminderung des Kurshalters dem Weichepflichtigen nur in ganz seltenen Fällen Zugabe an Raum zum Wegdrehen vom Gegner.

Zu dem gleichen Resultate führt die folgende Betrachtung:

Die Annäherung zweier Dampfer vor der Dwarslinie, d. h. von vorne, ist eine Annäherung aufeinander zu in mehr oder weniger entgegengesetzter Richtung. Die Annäherung hinter der Dwarslinie, d. h. von hinten, ist eine Annäherung neben einander her in mehr oder weniger gleicher Richtung. Die Annäherung innerhalb eines rechten Winkels von vorne zeigt die Tendenz der Schiffe, sich dem dem gegnerischen Kurse entgegengesetzten Kurse mehr zu nähern als von demselben sich zu entfernen. Die Annäherung innerhalb eines rechten Winkels von hinten zeigt die Tendenz der Schiffe, sich dem gegnerischen Kurse mehr zu nähern als von demselben sich zu entfernen. Je mehr sich nun der eigene Kurs der Richtung des Kurses des Gegners nähert, um so geringer ist im Allgemeinen die Gefahr des Zusammenstosses und überhaupt nur bei überlegener Fahrgeschwindigkeit im Vergleiche zu der des Gegners vorhanden. Je mehr sich dagegen der eigene Kurs einer dem Kurse des Gegners entgegengesetzten Richtung nähert, um so grösser ist im Allgemeinen die Gefahr des Zusammenstosses und überhaupt bei gerade entgegengesetzter Richtung selbst bei der grössten Differenz in der Fahrgeschwindigkeit beider Schiffe ein Zusammenstossen unausbleiblich und gewiss, also bei unveränderter Ruderlage die Möglichkeit der Vermeidung überall nicht vorhanden.

Halbirt man also den ein Schiff in Fahrt umgebenden Seeraum durch Verlängerung der Kiel- und Dwarslinie, so ist im Sinne des art. 18 jede Annäherung

eines Dampfschiffes auf einem Kurse innerhalb des rechten Winkels vor der Dwarslinie des Gegners eine gegenseitige Annäherung beider Dampfer, jede Annäherung dagegen auf einem Kurse innerhalb des rechten Winkels hinter der Dwarslinie des Gegners eine einseitige Annäherung dieses Dampfers.

Es erübrigt noch eine kurze Besprechung der Fahrtminderung, -Sistirung und -Umkehrung vermittelst des Rückwärtsschlagens der Schraube. Der regelmässige Verlauf dieses Manövers ist folgender: Der Schiffer mindert zunächst die Fahrt durch Anhalten der Maschine und lässt dieselbe darauf rückwärts arbeiten, indem er, wenn er eine Ausweichebewegung beabsichtigt, unmittelbar darauf das Ruder hart an Bord legt. Das Dampfschiff schiesst trotz der rückwärtsarbeitenden Schraube in Folge seines Beharrungsvermögens noch eine mehr oder weniger grosse, fast immer aber bedeutende Strecke (ca. fünf seiner Längen) vorwärts, bevor es zum Stillstande kommt. Diese Bewegung erfolgt in langgestrecktem Bogen, dessen Richtung von der Steigung des Schraubenganges des Propellers abhängt. Hat der Propeller nämlich eine Steigung nach rechts (linksschlagende Schraube), so dreht das Hinterschiff nach Steuerbord, der Bug nach Backbord; umgekehrt ist es bei der Rechtschraube (Steigung des Schraubenganges nach links).

Die Schraube lenkt in den nächsten Zeitabschnitten den Schiffslauf, während das Ruder ziemlich wirkungslos ist, weil zwei entgegengesetzte Strömungen auf dasselbe einwirken und dasselbe sich dadurch in einem Wirbel befindet. Der vom Fortgang des Schiffes herrührende, von vorne kommende Wasserstrom, der sogenannte Fahrtstrom, trifft gegen die Ruderfläche zusammen mit demjenigen Wasserstrom, den die reversirte Schraube in entgegengesetzter Richtung nach sich zieht. Dieser Zustand dauert so lange, bis die von hinten kommende Strömung die von vorne kommende überwunden hat und das Schiff zum Stehen kommt. Erst jetzt beginnt die Rückwärtsbewegung.

Ob einem Schraubendampfer eine rechts- oder eine linksschlagende Schraube gegeben werden soll, darüber entscheidet häufig die zufällige Lage der Landfesten, Molen, Anlegestellen, Pontons, Brücken, Quais etc., an welche das Schiff regelmässig anlegen soll.

Liegt die Anlegestelle an Steuerbord, so empfiehlt sich die Linksschraube, da dieselbe beim Rückwärtsschlagen das dem Anlegeplatz entlang scheerende Schiff an die Landfeste herandrückt.

Soll der Dampfer dagegen regelmässig an Backbord anlegen, so ist die Rechtsschraube empfehlenswerther, da durch das Reversiren derselben das Heck des heranfahrenden Schiffes nach Backbord an das Land resp. den Ponton gedreht wird.

Mit Rücksicht auf den art. 15 des Strassenrechtes verdient im Seeverkehr die Rechtsschraube den Vorzug vor der Linksschraube. Denn wenn beiden Schiffen auf beschränktem Raume die grösstmöglichste Drehung nach Steuerbord mit reversirter Maschine gegeben werden soll, so ist dies nur mit Rechtsschrauben ausführbar.

In allen den Fällen, wo eine Fahrtminderung am Platze ist, erzielt dasjenige Dampfschiff den besten Erfolg, welches das vom Kreuzungspunkte der beiderseitigen Schiffskurse entfernteste ist. Der grösste Fehler aber ist, Fahrtminderung mit einer vor dem Bug des Gegners vorbeiführenden Kursänderung zu verbinden.

Um zum Schlusse das Ergebniss der Erörterung im Hinblick auf den Wortlaut des art. 18, dass jedes Dampfschiff bei gefahrdrohender Annäherung an ein

anderes Dampf- oder Segelschiff in Fahrt oder vor Anker eventuell stoppen oder rückwärts gehen soll, zusammenzufassen, ist das Folgende zu sagen:

Zunächst soll der Kurshalter dies nicht thun, wenn er überholt wird. Denn er würde durch Stoppen u. s. w. gerade die Kollision beschleunigen. Er soll es ferner, wenn sein Kurs von dem des Gegners gekreuzt wird, in der Regel nicht, weil er dadurch vielleicht die Kollision erst herbeiführt. Eine Ausnahme rechtfertigt in beiden Fällen der art. 23. Dagegen gilt die Stoppregel u. s. w. stets bei Dampfschiffen, welche sich gerade entgegenfahren, und hier für beide.

Das Wort „jedes" im art. 18 ist also falsch, weil ungenau, und bedarf einer einschränkenden Auslegung.

§ 83.

3. Die Demarkationslinien.

Die richtige Anwendung der Segler- und Dampferregeln ist an die Erkenntniss der durch das Verhalten zweier Schiffe zu einander gegebenen Sachlage gebunden. Diese Erkenntniss ist aber in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle auch bei hellem Tage nur eine mehr oder weniger annäherungsweise. Steuern, Gissung und Peilung sind mit unabwendbaren Fehlern behaftet. Weder Kurs, noch Abstand, noch Peilung unterliegen einer fehlerfreien Schätzung. Denn selbst auf Dampfern kann man unter den günstigsten Verhältnissen, nämlich in Windstille, einen gegebenen Kurs nur auf 3 bis 5 Grad halten, d. h. die Kurslinie nur bis auf einen Winkel von fast 5 Grad in einen Strich legen. Mehr kann man nicht. In der Gissung des Abstandes täuscht sich auch das geübte Auge um $^1/_{12}$, ja selbst $^1/_{10}$ der effektiven Entfernung. Und Peilungsirrungen kommen bis nahezu $1^1/_2$ Strich vor, und hieran trägt wesentlich das Gieren des eigenen Schiffes die Schuld.

Man hat daher behauptet, keine Gesetzesinterpretation könne die Grenze bestimmen, wo die eine Regel anfange und die andere aufhöre. Mag dies richtig sein, so verlohnt es doch, der Wahrheit so weit sich zu nähern, als dies überhaupt menschenmöglich ist. Wenigstens ist der Versuch zu machen.

Für die Bestimmung der Grenzen der Seglerregeln mag man die unvermeidlichen Steuerfehler in maassgebende Berücksichtigung ziehen und ein Schiff, welches nur $7^1/_4$ bis $7^1/_2$ Striche am Winde liegt, zu den Raumwindern, speziell den Halbwindern, rechnen. Denn wer die Beimwind-Regel für sich in Anspruch nehmen will, mag dies deutlich zu verstehen geben und nicht dadurch, dass er sich auf die Demarkationslinie drückt, den Gegner in Irrung versetzen. Wer sein Recht, nämlich des Kurshaltens, selbst in Zweifel stellt, soll sich der anscheinend übernommenen Pflicht, nämlich des Ausweichens, nicht entziehen.

Ebenso mag man ein Schiff, welches $^1/_4$ bis $^1/_2$ Strich „nach vor dem Winde" segelt, getrost als Vormwinder behandeln, da seine Absicht, als Raumsegler zu gelten, nicht mit zureichender Deutlichkeit erhellt.

Für Dampfer sind die Stellungen „gerade voraus" und „gerade achteraus" die todten Centren der zur See möglichen Lagen. Da aber die Grenzen zwischen Entgegenkommen und Kreuzen sowie zwischen Kreuzen und Ueberholen in den Anschauungen der weitaus meisten Seeleute in einander verschwimmen, so ist diesem Punkte hier eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Sehr verbreitet ist die Ansicht, dass ein überholendes Schiff dasjenige sei, welches sich in gleicher Richtung auf derselben oder beinahe derselben Linie mit dem überholten (der Ausdruck sei der Kürze wegen gestattet!) bewegt, d. h. dessen Masten in derselben oder beinahe derselben Linie mit denen des Ueberholten liegen resp. dessen beide Seitenlichter auf dem überholten Schiffe in Sicht sind.

Ueberholen ist hiernach der Gegensatz von Entgegenkommen.

Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden, weil sie z. B. den an Backbordbug des auflaufenden Schiffes befindlichen Vorfahrer (beide als Dampfer gedacht) in ungebührlicher Weise beschwert.

Das Ueberholen zerfällt in zwei Phasen: ein Auflaufen und ein Vorfahren. Ueberholen ist also Einholen und Vorausfahren. Letzteres ist entweder ein Vorbei- oder ein Vorüberfahren. Vorbeifahren heisst: die Vertikale auf der Kiellinie des Ueberholten schneiden. Vorüberfahren heisst: die Kiellinie selbst schneiden.

(Siehe Fig. 240 im Anhang.)

Einholen heisst: in gleicher Höhe mit einem vorausbefindlichen sich vorwärts bewegenden Gegner gelangen. In gleicher Höhe gelangen heisst: die rechtwinklig auf die Bewegungsrichtung des voraus befindlichen Körpers **vor** demselben gezogene Linie erreichen. (Siehe Fig. 241 im Anhang.)

Ueberholen heisst: diese Linie überschreiten. Vorausbefindlich ist derjenige Körper, hinter welchem die rechtwinklich auf seine Bewegungsrichtung gezogene Linie von dem **hinter** dieser Linie befindlichen und auf dieselbe hin sich bewegenden Körper noch nicht überschritten ist.

(Siehe Fig. 242 im Anhang.)

Ueberholen heisst also: diese Vorder- und Hinterlinie schneiden.

(Siehe Fig. 243 im Anhang.)

Der Ueberholer bewegt sich sonach schneller als der Ueberholte.

Dagegen heisst Kreuzen: entweder diese Vorderlinie besetzt halten, oder sie schräg von vorne schneiden, oder sie von hinten schneiden, ohne dass man sich vorher hinter der Hinterlinie befand.

(Siehe Fig. 244 im Anhang.)

Der Kreuzer kann sich schneller, er kann sich aber auch langsamer bewegen als der Gekreuzte. Der Kreuzer soll aus dem Wege gehen, der Gekreuzte auf dem Wege bleiben. Der Kreuzer befindet sich vor der vertikalen Hinterlinie, der Ueberholer befindet sich hinter der vertikalen Hinterlinie des Gegners.

Das Vorüberfahren ist also im Gegensatze zum Vorbeifahren, welches ein Nebenher- und Vorausfahren ist, ein qualifizirtes Kreuzen, nämlich das Kreuzen von Seiten des Ueberholers. Denn das Nebenherfahren erfolgt in paralleler oder divergirender Richtung. Das Vorüberfahren dagegen ist ein Nebenher- und Voraus- und Querüberfahren, d. h. in konvergirender Richtung.

Das Ueberholen ist nach alledem entweder ein Auflaufen im Kielwasser des Vormannes, also das Gegentheil des „In-gerade-entgegengesetzter-Richtung-Fahrens" oder ein Kreuzen des Kurses des Vormannes nach vorhergegangenem Einholen desselben, also der Gegensatz des Kreuzens.

Das Kreuzen des fremden Schiffskurses findet bei Tage vor der Dwarslinie des anderen Schiffes und bei Nacht innerhalb der Seitenlichtergrenze, des Lichtsektors, statt. Nur mit den erwähnten beiden Arten des Ueberholens ist eine Weichepflicht verknüpft.

Die Fig. 245 zeigt (ein Fall aus dem Leben!) die Gefahr einer missverständlichen Auffassung über die Grenzen von Kreuzen und Ueberholen. A hielt sich für den Dampfer, dessen Kurs vom Dampfer B von Backbord nach Steuerbord gekreuzt werde. B hielt den Dampfer A für das überholende Schiff. Nach Obigem war B im Rechte.

Als entgegenkommendes Dampfschiff im Sinne des art. 15 darf nur dasjenige gelten, welches bei Tage bis etwa $1/_2$ Strich über Steuerbord- resp. Backbordbug peilt. Von einem mehr als $1/_2$ Strich an Steuerbordbug voraus gepeilten Schiffe ist man nicht berechtigt, sich eines Ausweichemanövers gewärtig zu halten. Diese Auslegung, welche in der Richtung voraus für Dampfer die Bordregel, in der Richtung achteraus die Ueberholerregel nach Kräften ausdehnt, ist geeignet, erhebliche bei der Annahme des Gegentheils sich ergebende Inkonvenienzen zu beseitigen. Sie beachtet die alte Regel: in dubio id, quod rei gerendae aptius est, sequimur.

Im Besonderen ist noch hinsichtlich des Ueberholens anzumerken:

> Das Ueberholen ist unstatthaft, wenn das Fahrwasser durch andere Schiffe verengt ist, darf nur da stattfinden, wo die Breite oder sonstige Beschaffenheit des Fahrwassers dem Ausweichen nicht hinderlich ist, und jedenfalls ist ein Kreuzen des Ueberholenden vor dem Buge des Ueberholten regelmässig ausgeschlossen.
>
> Der Begriff des Ueberholens wird durch die Thatsache, dass das vorausbefindliche Schiff, z. B. wenn es behufs Absetzung eines Lootsen, oder weil es mit Rücksicht auf seine Dreh- resp. Stoppfähigkeit im herrschenden Nebelwetter kein zum Manöveriren ausreichendes Sehfeld vor sich hatte oder aus sonstigen Ursachen gestoppt hatte, während des Aufkommens des Ueberholers stille liegt, nicht beseitigt, noch überhaupt verändert.
>
> Ein vorübergehendes Stillliegen alterirt im Gegensatze zum „Vor-Anker-Liegen“ den Begriff des Ueberholtwerdens nicht.

Schiffe, welche auf oder dicht neben den Demarkationslinien fahren, dürfen auf das Strassenrecht nicht pochen, weil dasselbe nicht klar, sondern zweifelhaft ist. Sie müssen die Weichepflicht gegebenen Falles übernehmen, weil deren Voraussetzungen möglicherweise vorliegen, also der Mangel dieser Voraussetzungen nicht gewiss ist, und weil die generelle Pflicht, zur Verhütung eines Zusammenstosses zu seinem Theile beizutragen, Jedem obliegt, eine allgemeine, gegenseitige, getheilte, gemeinsame ist.

Die wichtige Frage aber ist nun die:

> Ist ein Schiff, welches seine Bewegung nach der einen Regel beginnt, verpflichtet, bei dieser Regel zu beharren, mag die Lage der Schiffe sich auch noch so sehr ändern? Oder hat das Schiff von Regel zu Regel zu changiren? Und wann?
>
> Speziell: Wird der Ueberholer zum Kreuzer, sobald er dwars oder vorlicher als dwars vom Gegner peilt, oder bleibt er ein Ueberholer?

Die Frage lässt sich nur unter Rücksichtnahme auf die Distanz beantworten. Vollzieht sich der Uebergang von einer Situation zur anderen innerhalb einer Entfernung, welche der Länge des Durchmessers des eigenen Drehkreises entspricht, so bleibt die ursprüngliche Regel regelmässig in Gültigkeit. Im entgegengesetzten Falle weicht sie der durch die neue Situation geschaffenen anderen Regel.

Denn innerhalb des doppelten eigenen Halbdrehkreises ist Raum zur Kompensirung der Folgen einer gegentheiligen Auffassung des Gegners.

Der Uebergang von einer Regel zur anderen ist bei Segelschiffen bisweilen ein zwangsweiser, nämlich wenn der Wind keine feste Richtung hat. Der Wind kann nämlich plötzlich, ohne die mittleren Windrichtungen zu durchlaufen, umspringen, oder er kann mallen, indem er entweder mit der Sonne ausschiesst oder gegen die Sonne aufkrimpt. Mit Bezugnahme auf den Schiffskurs sagt man dann, wenn der Wind günstiger wird: er raumt, und wenn er ungünstiger wird: er schralt.

Nirgends ist das Gieren der Schiffe so gefährlich wie auf den Demarkationslinien. Es wird auf See vor Allem durch Wind und Seegang hervorgerufen. Allein dies sind nicht die alleinigen Ursachen.

Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, dass bei etwas schweren (trägen) Kompassen, welche die Schiffe häufig haben, um in See Kurs halten zu können, das Schiff in ruhigem Gewässer schon beinahe 2 Striche abgefallen sein kann, während der Kompass sich noch nicht um $1/2$ Strich verändert hat.

Liegt dann das Schiff einige Zeit auf dem neuen Kurse an, so kommt der Kompass nach. Und jetzt tritt die Gefahr ein.

In der Meinung, das Schiff falle immer noch ab, dreht der Mann am Ruder den entgegengesetzten Weg. Hieraus entsteht das sogenannte Gieren, jenes Beförderungsmittel von Kollisionen.

Da ein unbeabsichtigtes Gieren des einen Schiffes das andere in Zweifel setzt, auf welcher Seite jenes passiren will, und dieser Zweifel zu verhängnissvollen Irrthümern führt, so ist es nothwendig, frühzeitig und unmissverständlich, d. h. unter Hartruder, den Kurs zu verlegen.

Zum Schlusse ist die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, dass Dampfschiffe in dem fakultativen Kurssignalsystem des art. 19 ein treffliches Mittel zur Hebung von Zweifeln beim Verkehr auf den Demarkationslinien besitzen. Und namentlich ist die Ausübung dieses Kurssignalrechtes da am Platze, wo drei Dampferlichter voraus in Sicht sind und Grund zum Zweifel darüber besteht, ob der Gegner auch seinerseits drei Lichter sieht.

§ 84.

4. Die Lichter.

In der Lichterführung ist ein gewisses System unverkennbar. Das Gesetz unterscheidet zunächst Schiffe in Fahrt und Schiffe vor Anker. Dem Schiffe vor Anker ist als einziges Zeichen das weisse Ankerlicht, dem Schiffe in Fahrt sind als Charakteristikum die farbigen Bordlichter zugetheilt. Für die Schiffe in Fahrt sind je nach dem Maasse der Manöverirfähigkeit besondere Kennzeichen gesetzt. Die höchste Manöverirfähigkeit, weil die vielseitigste Bewegungsfreiheit, hat das Dampfschiff. Es führt daher ausser den Bordlichtern das weisse Toplicht. Eine mittlere Manöverirfähigkeit besitzt das Segelschiff. Es führt daher nur die farbigen Bordlichter. Eine beschränkte Manöverirfähigkeit besitzt der Dampfschlepper. Er führt daher neben dem Dampfertoplicht und den Bordlichtern ein zweites weisses Toplicht.

Manöverirunfähig kann ein von Unfällen betroffenes Schiff sein. Dasselbe soll, wenn es nicht vor Anker liegt, also in Fahrt ist, entweder, und zwar wenn es Fahrt durchs Wasser macht, neben den Bordlichtern drei rothe Toplichter, oder,

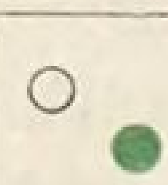
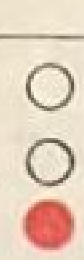
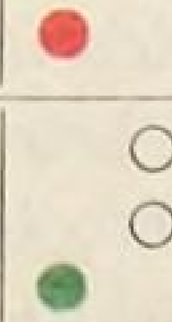
und zwar wenn es keine Fahrt durchs Wasser macht, aber möglicherweise Fahrt über Grund macht, nur drei rothe Toplichter führen, wobei es keinen Unterschied macht, ob es ein Dampfer oder Segler ist.

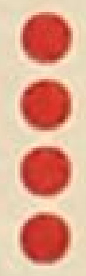
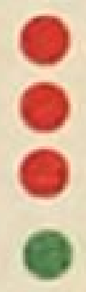
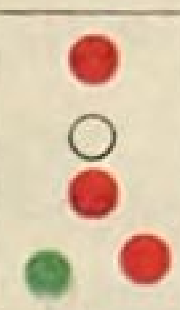
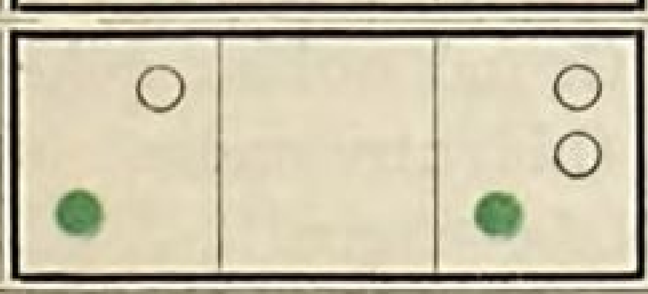
Eine Ausnahmestellung ist den Lootsen- und offenen Fischerbooten eingeräumt. Ihnen ist ein weisses Licht zugetheilt und neben demselben ersteren obligatorisch, letzteren fakultativ ein Flackerfeuer.

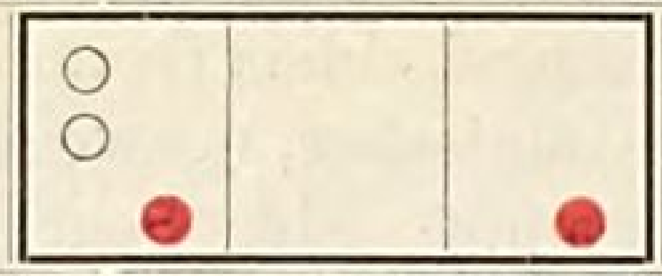
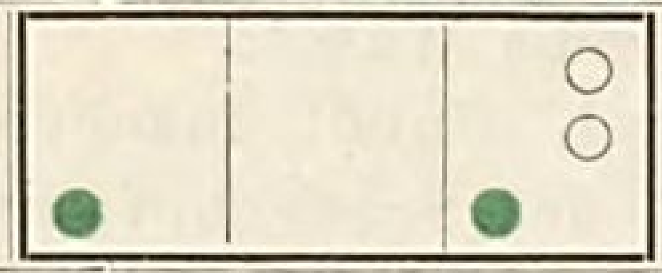
Das Gleiche ist alternativ für alle Schiffe, einerlei ob Dampfer oder Segler, welche überholt werden, geschehen.

In dieses relativ einfache, wenn auch weder vollständige noch unmissverständliche Lichtersystem ist durch die englische und die ihr folgende französische und nordamerikanische Gesetzgebung über die Lichterführung einzelner Gattungen von Fischerfahrzeugen in bestimmten Meeresgrenzen ein bedenkliches Moment der Komplizirtheit und in Folge der fakultativen Natur mancher Bestimmungen auch der Willkürlichkeit und daher erhöhter Ungewissheit und Verwirrung hineingetragen. Schon die Ueberweisung des Dampferlichtersatzes an die Schleppnetzsegelschiffe erregt gerechten Anstoss, und diese Durchbrechung eines festen Prinzipes, nämlich Seglern nur den Bordlichtersatz beizulegen, wird nur wenig dadurch gemildert, dass das weisse Licht unter die farbigen gesetzt wird.

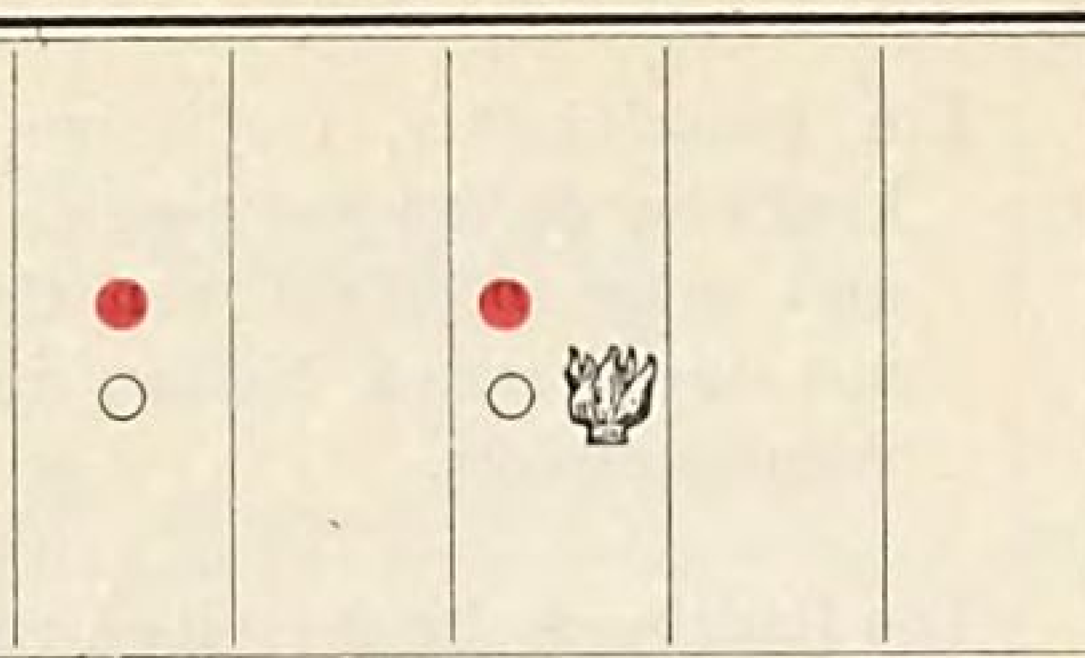
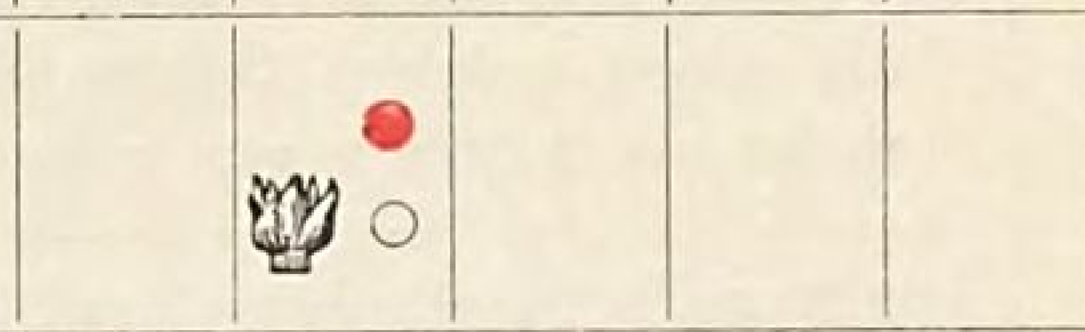
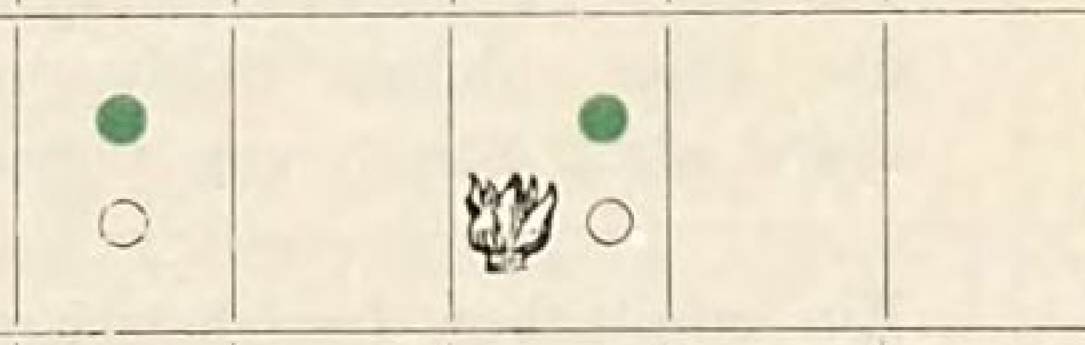
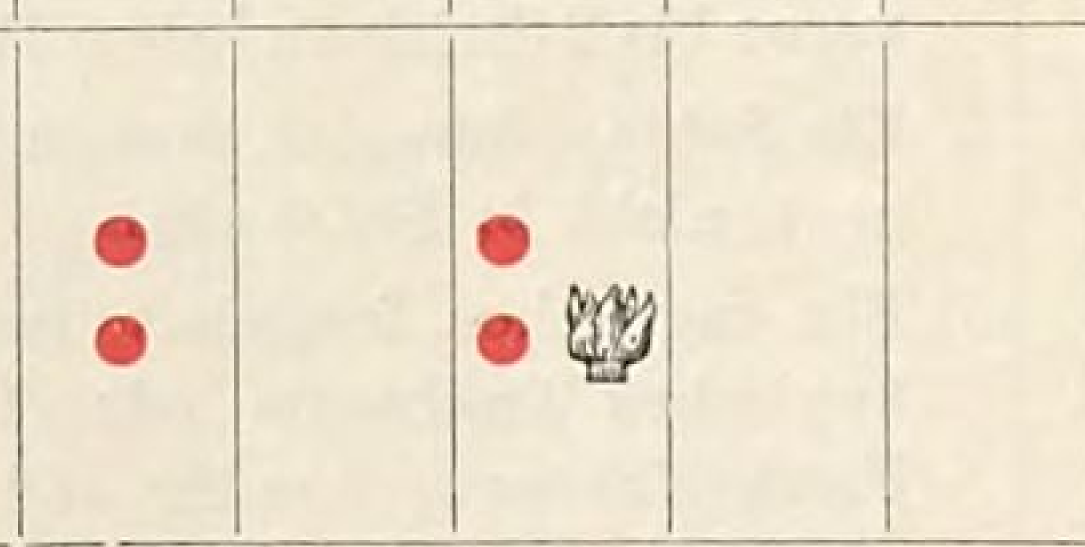
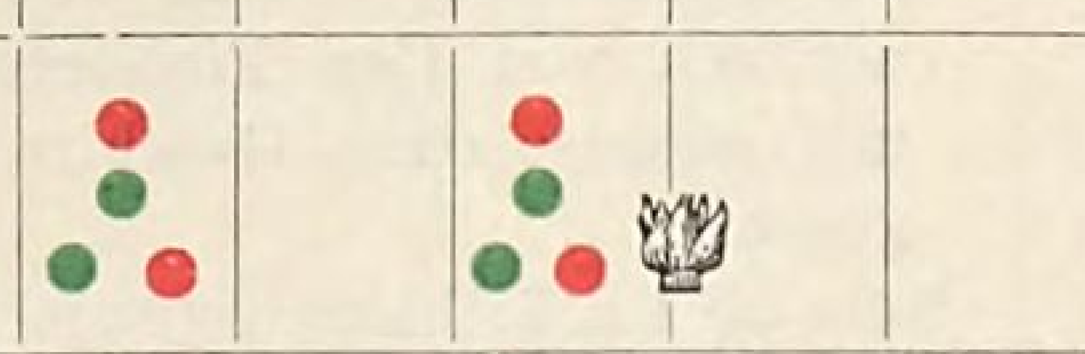
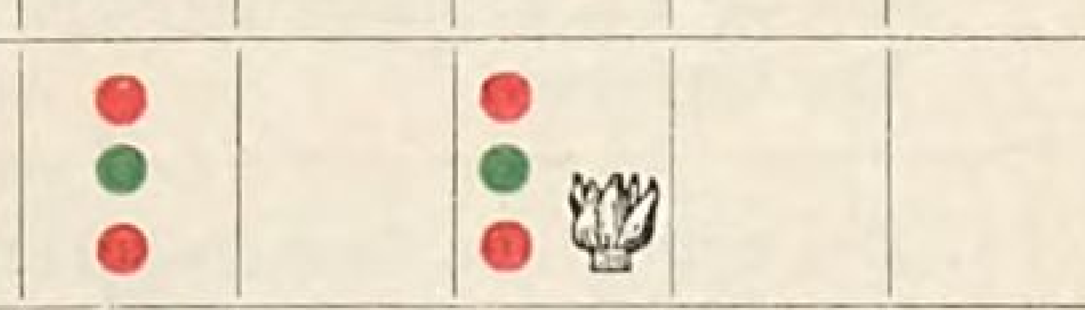
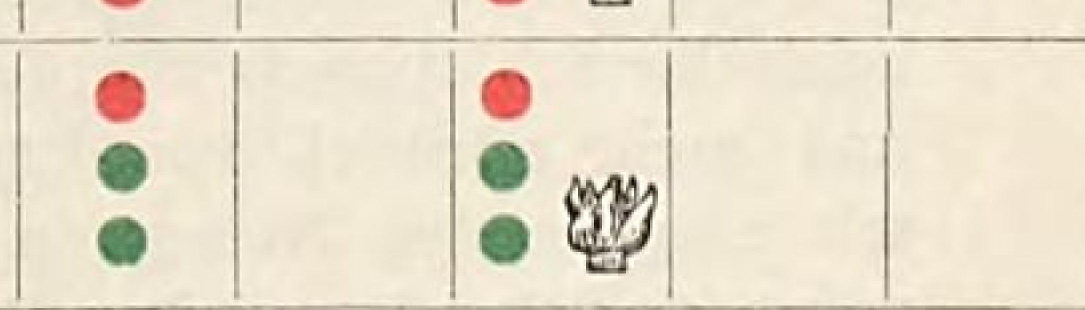
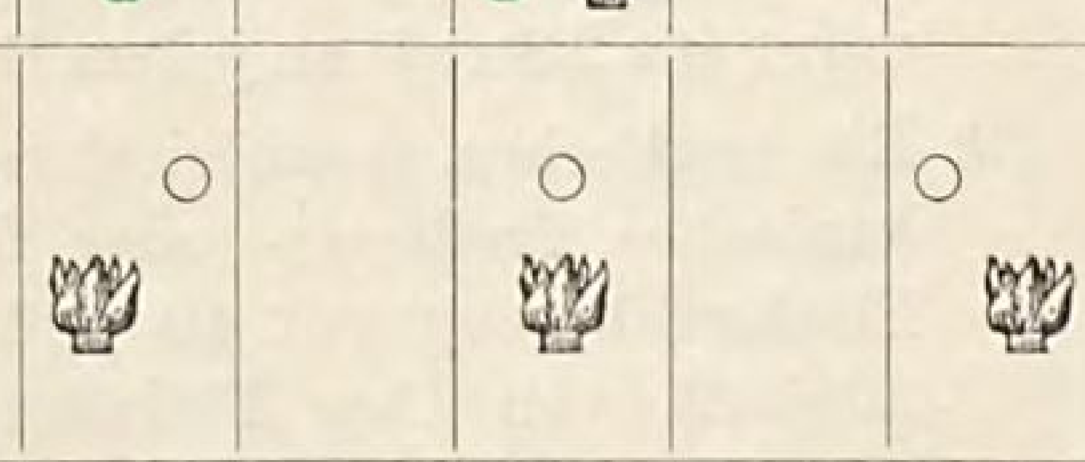
Die nachfolgende Tabelle spricht mehr als eine lange Polemik gegen das englisch-französisch-nordamerikanische System, welches auf belebten Fischgründen zu einem mehr verwirrenden als orientirenden Lichtertanze führen muss.

I.						1. Ein Dampfer, von vorne gesehen, d. h. gerade auf den Beobachter zu fahrend. 2. Ein Lootsendampfer, welcher keinen Stationsdienst thut, von vorne gesehen, in Fahrt. 3. Ein englischer, französischer, nordamerikanischer Dampfschleppnetzfischer von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre in Fahrt entweder mit ausgesetztem Geschirr oder mit eingezogenen Netzen.
II. 	oder		oder			Die Backbordseite der genannten drei Schiffe.
III. 	oder		oder			Die Steuerbordseite der genannten drei Schiffe.
IV.						Ein Schleppdampfer, von vorne gesehen, in Fahrt mit einem anderen Schiffe im Tau, welches nicht sichtbar ist.
V. 	oder		oder			Die Backbordseite des schleppenden Dampfers.
VI. 	oder		oder			Die Steuerbordseite des schleppenden Dampfers.

VII.		1. Ein aus irgend einem Grunde manöverirunfähiges dänisches, norwegisches, italienisches Dampf- oder Segelschiff, ohne Fahrt durchs Wasser. 2. Ein durch Unfall manöverirunfähiges Dampf- oder Segelschiff eines anderen Staates als der genannten drei ohne Fahrt durchs Wasser.
VIII.		Die Backbordseite eines solchen Schiffes in Fahrt.
IX.		Die Steuerbordseite eines solchen Schiffes in Fahrt.
X.		Ein solches Schiff, von vorne gesehen, in Fahrt.
XI.		Dasselbe Schiff bei Tage entweder in Fahrt oder ohne Fahrt durchs Wasser.
XII.		Ein englisches, französisches, nordamerikanisches Telegraphenkabel legendes Dampf- oder Segelschiff ohne Fahrt durchs Wasser.
XIII.		Die Backbordseite eines solchen Schiffes in Fahrt.
XIV.		Die Steuerbordseite eines solchen Schiffes in Fahrt.
XV.		Ein solches Schiff in Fahrt, von vorne gesehen.
XVI.		Dasselbe Schiff bei Tage entweder in Fahrt oder ohne Fahrt durchs Wasser.
XVII.		Die Backbordseite eines Schleppzuges (Dampfer im Tau).
XVIII.		Die Steuerbordseite eines Schleppzuges (Dampfer im Tau).

XIX.		Die Backbordseite eines Schleppzuges (Segler im Tau).
XX.		Die Steuerbordseite eines Schleppzuges (Segler im Tau).
XXI.		Schleppzug von vorne gesehen (Dampfer im Tau).
XXII.		Schleppzug von vorne gesehen (Segler im Tau).
XXIII.		1. Ein Segelschiff, von vorne gesehen, in Fahrt. 2. Ein Lootsensegler, von vorne gesehen, welcher keinen Stationsdienst thut. 3. Ein englischer, französischer, nordamerikanischer Segelschleppnetzfischer von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre in Fahrt, entweder mit ausgesetztem Geschirr oder mit eingezogenen Netzen. 4. Ein englisches offenes Boot oder Fischerfahrzeug unter 20 Tons in Fahrt mit eingenommenen Netzen oder Leinen (hinzutretendes fakultatives Flackerfeuer!).
XXIV.		Die Backbordseite der genannten 4 Schiffe.
XXV.		Die Steuerbordseite der genannten 4 Schiffe.
XXVI.		1. Ein vor Anker liegendes Dampf- oder Segelschiff. 2. Ein Dampfer, dessen Seitenlichter nicht in Sicht sind. 3. Ein Lootsendampfer oder -Segler auf der Station im Lootsendienst. 4. Ein Dampf- oder Segelschiff, welches überholt wird. 5. Ein offenes Fischerfahrzeug oder Boot beim Fischen oder in Fahrt. 6. Ein englisches, französisches, nordamerikanisches Fischerfahrzeug von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre mit an Grund unklar gekommenem Geschirr (hinzutretendes obligatorisches Anker-Nebel-Signal!).

XXVII.	🟢 🔴 ○					Ein französischer, englischer, nordamerikanischer Schleppnetzsegler von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre mit ausgesetzten Netzen in Fahrt, von vorne gesehen.
XXVIII.	🔴 ○					Die Backbordseite desselben Schiffes, sowie die eines solchen Schleppnetzdampfers mehr als 2 Strich von vorne ab.
XXIX.	🟢 ○					Die Steuerbordseite desselben Schiffes, sowie die eines solchen Schleppnetzdampfers mehr als 2 Strich von vorne ab.
XXX.	○ ○					1. Ein englischer, französischer nordamerikanischer Schleppnetzdampfer von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre mit ausgesetzten Netzen in Fahrt, von vorne bis 2 Strich an jedem Bord gesehen. 2. Ein Schleppdampfer, dessen Seitenlichter noch nicht in Sicht sind. 3. Ein englisches, französisches, nordamerikanisches Treibnetz- oder Grundleinen-Fischerfahrzeug von 20 und mehr Tons nördlich von Cap Finisterre in Fahrt mit ausgesetztem Geschirr, von vorne gesehen. (Note ad 1 u. 3: hinzutretendes fakultatives Flackerfeuer.)
XXXI.	○  ○		○ ○ 			1. Ein englischer, französischer, nordamerikanischer Schleppnetzdampfer von 20 Tons und mehr nördlich von Cap Finisterre mit ausgesetzten Netzen in Fahrt, von vorne bis 2 Strich an jedem Bord gesehen. 2. Ein englisches, französisches, nordamerikanisches Treibnetz- oder Grundleinen-Fischerfahrzeug von 20 und mehr Tons nördlich von Cap Finisterre in Fahrt mit ausgesetztem Geschirr, von vorne gesehen (hinzutretendes fakultatives Flackerfeuer).
XXXII.	○ ○ 		○ ○			Die Backbordseite eines solchen Treibnetz- oder Grundleinen-Fischerfahrzeuges.
XXXIII.	○  ○		○ ○			Die Steuerbordseite eines solchen Treibnetz- oder Grundleinen-Fischerfahrzeuges.

XXXIV.		Die Backbordseite eines englischen, französischen, nordamerikanischen Schleppnetzseglers oder eines mehr als 2 Strich abliegenden Schleppnetzdampfers von 20 und mehr Tons mit über den Bug ausgesetztem Baumnetz.
XXXV.		Dieselbe Seite mit über das Heck ausgesetztem Baumnetz.
XXXVI.		Die Steuerbordseite eines der obigen Schiffe mit über den Bug ausgesetztem Baumnetz.
XXXVII.		Die Steuerbordseite eines der obigen Schiffe mit über das Heck ausgesetztem Baumnetz.
XXXVIII.		Ein mit dem Treibnetze fischendes Fahrzeug der Staaten Brasilien, Ecuador, Hawai, Japan, Türkei, Cochin, Travancore, Serawak, Kattyawar, von vorne gesehen.
XXXIX.		Ein mit dem Grundnetze fischendes Fahrzeug obiger Staaten, von vorne gesehen.
XL.		Die Backbordseite dieses Fahrzeuges.
XLI.		Die Steuerbordseite dieses Fahrzeuges.
XLII.		1. Ein Lootsendampfer oder -Segler auf der Station im Lootsendienste. 2. Ein offenes Boot oder Fischerfahrzeug beim Fischen oder in Fahrt.
XLIII.		Ein Dampfer oder Segler, welcher überholt wird.

Was den Beleuchtungsraum betrifft, so ist auch hier eine planvolle Abstufung unverkennbar. Es sollen leuchten

1. über einen Bogen von 10 Strich (= 112° 30′):
 Die farbigen Bordlichter. Das ist der Normal-Lichtkreissektor.
2. über einen Bogen von 20 Strich (225°):
 Das weisse Dampfertoplicht und das weisse Schleppdampferzusatzlicht.

3. über den ganzen Horizont (360°):
 Das Ankerlicht, das Lootsenlicht, die Manöverirunfähigkeitslichter.
4. in nicht näher bestimmtem Umkreis resp. Bogen:
 Das Fischerlicht und das Hecklicht.

Es werden „geführt“, sind also stationär, dauernd, fest angebracht, stetig sichtbar:

das Dampfertoplicht,
das Schleppdampferzusatzlicht,
die farbigen Bordlichter auf allen grösseren Schiffen,
das Ankerlicht,
die Manöverirunfähigkeitslichter,
das Lootsenlicht.

Es werden nur „gezeigt“, sind also intermittirend, tragbar, von Fall zu Fall sichtbar:

die farbigen Seitenlichter auf kleineren Schiffen,
das Fischerlicht,
das Hecklicht,
die Flackerfeuer,
die Flackerfeuer der Lootsen- und Fischerfahrzeuge und derjenigen Schiffe, welche überholt werden.

Einen bestimmten Platz schreibt das Gesetz nur für die eine Hälfte der Lichter vor, nämlich für das weisse Dampfertoplicht, das weisse Dampfschlepperzusatzlicht, die drei rothen Manöverirunfähigkeitslichter und das weisse Lootsenlicht, dagegen nicht für die andere Hälfte, nämlich nicht für die farbigen Bordlichter, das Ankerlicht, das Hecklicht und das Fischerlicht. Der Grund, aus welchem eine nähere Bestimmung des Ortes der Seitenlichter unterlassen ist, liegt offenbar in den Verschiedenheiten der Bauart und Einrichtung der Schiffe. Unerfindlich ist der Grund dieser Unterlassung beim Anker-, Heck- und Fischerlicht. Die Willkürlichkeit in der Placirung der Seitenlichter ist eine sehr grosse. Dieselben sind beispielsweise angebracht auf Segelschiffen:

im Fockwant (besonders bei Engländern und Amerikanern),
im Grosswant,
im Besahnswant (besonders bei Franzosen),
auf $^1/_3$ resp. $^2/_3$ der Schiffslänge über der Reeling,
auf dem Heckbalken,
in Davits,
in den Rüsten,
an den Spillbetingen,
auf besonderen Gestellen auf dem Hinterschiff u. s. w.,

und auf Dampfern noch speziell:

auf dem Radkasten,
auf der Kommandobrücke (das ist die Normalposition),
am Bug,
auf der Back u. s. w.

Das Zweckentsprechende ist jedenfalls, die Lichter in Bügeln, sogenannten kardanischem Gehäuse, aufzuhängen, damit sie bei Neigungen des Schiffes ihre

perpendikuläre Lage bewahren. Denn da Reflektoren und Linse die Lichtstrahlen sammeln und in horizontaler Richtung, so dass sie nicht nach oben oder unten sich zerstreuen, entsenden: so genügt bei Einfügung der Lichter in feste Laternenbretter schon eine Neigung des Schiffes um nur 5 bis 6 Grad, um den Lichtschein für denjenigen Beobachter verloren gehen zu lassen, der sich ein paar Striche an einem Buge oder nahezu dwars befindet.

(Siehe Fig. 246 im Anhang.)

Unleugbar ist die Möglichkeit der Verwechselung von Schiffs- und Bakenlichtern und die hieraus resultirende Gefahr. Dieselbe ist aber thatsächlich weit geringer, als es den Anschein haben könnte und wird viel öfter vorgeschoben als empfunden. Man muss sich nur vergegenwärtigen, dass ordnungsmässige Schiffslichter kreisförmig erscheinen, da sie einen Strahlenbüschel aussenden, während Bakenlichter regelmässig streifenförmig erscheinen.

Es wurde schon mehrfach erwähnt, dass die regelmässige einer Kollision vorhergehende Lage der Schiffe zu einander derart ist, dass Steuerbordbug gegen Backbordbug steht. Daher ist der art. 16 die wichtigste Dampferregel.

Speziell für Segler gestaltet sich der Normalfall so, dass Backbordhals beim Winde gegen ein Schiff unter dem Leebug steht (letzteres als Steuerbordraumwinder gedacht). Ausnahmefälle sind: Steven gegen Steven und Steven gegen Heck. Auf die erste dieser Ausnahmen ist aber gerade die wortreichste unter den Dampferregeln zugeschnitten, der art. 15. Kombinirt man die Voraussetzungen dieses Artikels mit den Bedingungen des art. 3, so ist man fast versucht zu sagen, dass die Anforderung dieser Artikel derjenigen gleicht, den Pythagoräischen Lehrsatz an einem gleichseitigen Dreiecke zu beweisen. Wie der Mathematiker, um sich zu helfen, das gleichseitige Dreieck als ungleichseitiges supponiren wird, so muss der Nautiker zwei Parallelen nahe der Kiellinie als Schiffsseiten behandeln und hier die Bordlichter postiren. Verboten ist der Fockstag resp. ein eigener Laternenstag vor demselben, obgleich dies theoretisch der wirkungsvollste Platz sein würde. Denn dann ständen die Laternen nicht an jeder Schiffsseite, sondern genau mittschiffs. Werden die Laternen aber näher als etwa $1^1/_2$ Meter in der beschriebenen Weise an einander gerückt, so verschluckt das rothe Licht das nahe neben ihm hergehende schwächere grüne.

Leider ist aber auf Segelschiffen wegen des Vordergeschirrs die beschriebene Anordnung regelmässig nicht ausführbar. Versetzt man dagegen die Lichter an die Aussenseiten des Schiffes, besonders in die Gegend der grössten Schiffsbreite, so wächst die Breite des dunklen Raumes vor dem Schiffe. Und vor dieser dunkeln Säule hat der Schiffer eine heilige Scheu. Denn bei Vermeidung des Ueberschiessens der Lichter kann man sich nur dann „in solcher Stellung befinden, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind bezw. anderswo als voraus in Sicht sind“, wenn die Entfernung beider Schiffe von einander so gross ist, dass im Verhältnisse zu ihr die Schiffsbreite verschwindend klein wird, d. h. wenn die Strahlen beider Lichter als parallel in das Auge des Beschauers gelangen. In diesem Falle kann man daher nur in sehr seltenen Fällen und dann auch nur auf kurze Zeit beide Seitenlichter gleichzeitig sehen. Will man auf kurze Distanz schon, oder richtiger: noch beide Lichter gleichzeitig in Sicht bekommen, resp.

behalten, so muss man sie im Widerspruch zum Gesetze ein Weniges überschiessen lassen. Und das geschieht heutzutage ausnahmslos.

Es ist auch insofern ein unleugbarer Vortheil für Dampfer, überschiessende Lichter zu führen, als man dann stets Steuerbordruder (Pinne an Backbord) geben kann und der Gegner das auch thun muss. Man weiss dann eben, dass auch der Gegner und wie er ausweichen soll. Man entgeht dem beklemmenden Zwange des Kurshaltens in Fällen, wo der Gegner nicht sicher Farbe bekennt, in Fällen, wo man zwar weiss, dass der Gegner ausweichen soll, aber nicht weiss, wie er es thun wird.

Freilich denkt man dabei oft nicht daran, dass ein gegenseitiges Ausweichen nur da angeordnet ist, wo der Gegner uns ebenso sieht, wie wir ihn sehen.

Und die Ungewissheit hierüber nimmt jenem Vortheil in der Hauptsache seinen praktischen Werth. Um diesen zu retten, lässt man in der Praxis die Lichter ziemlich bedeutend, nämlich schon $1/_4$ bis $1/_2$ Schiffslänge oder wenig mehr vor den Bugen überschiessen. Das Bedenkliche dieser Einrichtung wurde bereits gezeigt. Die Kollision zwischen den Dampfern „Cimbria“ und „Sultan“ am 19. Januar 1883, welche mit dem Verluste von 437 Menschenleben verbunden war, ist höchst wahrscheinlich unter Anderem auch auf Rechnung dieser Unsitte zu setzen.

Uebersetzt man die optischen Signale in die direkte Rede, und zwar in die vulgäre Sprache des täglichen Lebens, so lautet:

1. Das Manöverirunfähigkeitssignal: Nimm Dich in Acht! Lass mich in Ruhe! Bleib mir vom Leibe! Fort, fort!
2. das Ankersignal,
das Fischersignal,
das Hecksignal, } Achtung! Platz machen!

 Beide Signale sind ein Abrufen, Abwinken.
3. das Lootsensignal: Heda! Komme und bringe mir einen Wegweiser!
4. das Nothsignal: Hülfe! Hülfe! Her zu mir! Verlass mich nicht! Komm! Komm!

 Beide Signale sind ein Anrufen, Herwinken.
5. das Dampfschleppersignal: Achtung! Vorsicht!

 Es ist lediglich ein Avertissementssignal.

§ 85.

5. Die Schallsignale.

Neben den optischen finden sich akustische Signale. Letztere sind theils obligatorische, theils fakultative. Obligatorisch sind die Nebelsignale, fakultativ die Kurs- resp. Fahrtänderungssignale für Dampfschiffe.

Die Dampferkurssignale bestehen aus kurzen, die Dampfernebelsignale aus langen Tönen, die Seglernebelsignale aus kurzen resp. mittellangen Tönen. Für die einzelnen kurzen Töne von welchen eine Mehrheit ein Signal ausmacht, sind keine Intervallen vorgeschrieben. Sie sind also in schneller Aufeinanderfolge abzugeben. Das Intervall zwischen den langen Tönen und zwischen den Einheiten eines oder mehrerer kurzen Töne beträgt 2 Minuten.

Das spezifische Signalinstrument auf der Fahrt ist für Dampfer die Pfeife, für Segler das Horn, und ausser der Fahrt für Schiffe jeder Art, mögen sie nun vor

Anker oder sonstwie still liegen, z. B. manöverirunfähig sein und keine Fahrt durchs Wasser machen, die Glocke.

Ein Dampfernebelsignal kann siebenerlei anzeigen:

1. dass das Schiff vorne passirt ist,
2. „ „ „ hinten passirt ist,
3. „ „ „ vorne zu passiren im Begriffe steht,
4. „ „ „ hinten zu passiren im Begriffe steht,
5. „ „ „ denselben Kurs parallel fährt,
6. „ „ „ den entgegengesetzten Kurs parallel fährt,
7. „ „ „ einen kreuzenden Kurs fährt.

Das Fahren genau in der Kiellinie und gerade Steven auf Steven ist wegen seiner übergrossen Seltenheit nicht mit aufgezählt.

Das Signal zeigt also nicht den Kurs an. Freilich kann man, jedoch nur in seltenen Fällen, unter besonderen Umständen den ungefähren Kurs errathen. Aber regelmässig sind derartige lediglich auf ein Dampfernebelsignal gegründete Annahmen nicht zuverlässiger als das Errathen der Augen vor dem Fallen der Würfel aus dem Becher.

Die beste Regel ist und bleibt daher: „Drehe nicht vom Schall weg! Denn 99 unter 100 Malen wirst Du den Bug des Gegners dabei kreuzen.“ Es wurde schon erwähnt, dass das Wegdrehen von der Gefahr so natürlich erscheine, dass man sich über diesen Fehler nicht wundern dürfe. Der Fehler ist eben, dass man die Gefahr da wähnt, wo der Ton erschallt, während ihr Sitz in der That da ist, wo die Kurskreuzung liegt.

Segelschiffe sind in ihrer Bewegung von der Windrichtung mehr oder weniger abhängig. Hier lässt sich durch das Nebelsignal, allerdings nur innerhalb weiter Grenzen, zugleich eine Kursandeutung geben. Thatsachen von Wichtigkeit sind hier, bei Nacht und Nebel zu wissen, mit welchen Halsen ein Schiff segelt und ob es etwa mehr oder weniger vor dem Winde läuft. Weniger bedeutend ist die Frage, ob der Segler letzteren Falles den Wind von Backbord oder von Steuerbord ein hat.

Denn im Nebel pflegt die Mehrzahl der vorsichtigen Schiffer ihr Segelschiff dicht an den Wind zu legen, weil diese Lage den doppelten Vortheil bietet, in der Mehrheit der Fälle das Strassenrecht zu verleihen und die gesetzliche Fahrtmässigung zu bewirken.

Dagegen soll der Segler in der Nähe anderer Schiffe nur in der äussersten Noth die Segel back legen. **Der Satz ist so alt wie die Segelschifffahrt** und gilt auch bei klarem Wetter, um so mehr also im Nebel.

Nur da ist das Beidrehen am Orte, wo der Nebel das Sehfeld auf einen kleineren als den doppelten zum Halsen nothwendigen Manöverraum beschränkt.

Kurssignale für Dampfer giebt es nur bei sichtigem Wetter, d. h. wenn der Gegner in Sicht ist, und besonders in engen Fahrwassern, aber nicht im Nebel, da es unmöglich ist, im Nebel aus dem Tone die Schiffslage zu erkennen. Peilung, Abstand, Kurs und Fahrgeschwindigkeit bleiben im Nebel unbekannt. Ein schwacher dünner Pfiff scheint entfernt, ein kräftiger, starker dagegen nahe zu sein, und doch ist es vielleicht umgekehrt. Man hat monirt, dass ein Kurs- und ein Fahrtänderungssignal fehlten, ersteres, welches besagen sollte: „Achtung, ich halte Kurs“, letzteres um anzuzeigen: „ich habe gestoppt“.

Ersteres ist aber überflüssig auf Seiten des ohnehin zum Kurshalten verpflichteten Schiffes — denn was man ohne weiteres soll, braucht man nicht noch zu melden — und regelmässig unpraktisch auf Seiten des weichepflichtigen Dampfers, weil derselbe nur im Nothstande davon berechtigten Gebrauch machen könnte und dann zum erfolgreichen Signalisiren fast nie mehr Zeit ist. Letzteres empfiehlt sich schon um deswillen nicht, weil 4 Pfiffe — und nur diese kleinste Zahl ist noch frei — ein zu langes Signal sind, welches, wo die Zeit drängt, nichts mehr hilft, und wo Zeit und Raum im Ueberfluss zur Hand sind, meist nicht von Nöthen ist.

Schon bei sichtigem Wetter richtet das viele Pfeifen auf engen Fahrwassern mit starker Frequenz nur zu oft Unglück an, weil es Verwirrung stiftet.

Um wieviel mehr dies bei nebeligem Wetter der Fall sein muss, leuchtet ein.

Ueberhaupt ist es eine physikalische Unmöglichkeit, wenn Zwangs-Nebelsignale gegeben werden, zu gleicher Zeit Wahlkurssignale zu geben.

Dazu kommt, dass akustische Signale überhaupt leicht überhört werden, weil das Gehör durch die eigenen Signale abgestumpft wird, dass der Wind das Signal ablenkt und dämpft, und dass schon das Geräusch des Maschinenganges an Deck das Vernehmen eines schwachen Tons hindert.

Es erhellt daher, dass der Einführung eines generellen Kurssignalsystems im Nebel namentlich in engen Gewässern schon der Umstand entgegensteht, dass es bei lebhafter Schifffahrt schier unmöglich ist, zu unterscheiden, welches von mehreren Signalen für Kurs und Ausweichen des einzelnen gerade in Frage kommenden Schiffes maassgebend sein soll. Da ferner für Dampfer höchstens 8 Kurssignale (N, S, O, W, NO, NW, SO, SW) angängig erscheinen, so müssten die Schiffe alle Augenblicke ausser Kurs steuern, wenn sie auf anderen Kursen liegend einen der obigen 8 Kurse signalisirten.

Der im Dampferverkehr unserer Tage eingerissene Missbrauch, die Dampfpfeife zu gebrauchen, um andere Schiffe zum Ausweichen zu veranlassen, wurde bereits erwähnt. Nur da ist ein Bedürfniss für dieses Aufforderungssignal, wo man es mit einem offensichtlich unaufmerksamen Gegner zu thun hat, und hier ist die Benutzung der Dampfpfeife zu dem angegebenen Zwecke auch durch die Nothstandsregel gerechtfertigt.

Was schliesslich die Intervalle betrifft, so ist das Maass derselben ein Maximalmaass. Es besteht nicht nur ein Recht, sondern je nach den Umständen auch eine Pflicht der Abkürzung. Solche Umstände sind insbesondere die grössere oder geringere Beschränkung des Sehfeldes und die grössere oder geringere Fahrgeschwindigkeit und Manöverirfähigkeit des in Frage kommenden Schiffes.

Z. B. 2 transatlantische Schnelldampfer von 300 Fuss Länge laufen mit Fahrtmässigung 6 bis 8 Knoten. Bei langsamerer Fahrt würden sie dem Ruder nicht mehr resp. zu träge gehorchen. Der Abstand beträgt 1500 Fuss. Jeder der Dampfer legt auf entgegengesetztem Kurse diese Strecke in $2^1/_2$ resp. $1^7/_8$ Minuten zurück. Also müsste für jeden je nach $1^1/_4$ resp. $^{15}/_{16}$ Minuten die Kollision bei unverändertem Kurse erfolgen. Zweierlei ist hier klar, dass die Signalintervalle kürzer sein müssen als 2 Minuten und dass eine Ruderlegung keine entscheidende Wendung mehr herbeiführen kann.

Uebrigens zeigt, was noch ausdrücklich zu betonen ist, das Dampferkurssignal nicht die Absicht an, in Zukunft (wenn auch in der unmittelbarsten!) den Kurs zu

ändern, sondern die Thatsache, dass er bereits geändert ist resp. alles geschehen ist, um eine Aenderung alsbald erkennbar zu machen.

Die nachfolgende Tabelle ist ein Schema der gesetzlichen Schallsignale.

——— ein langer Ton — ein kurzer Ton	} mit der Dampfpfeife	● ein Nebelhornton 🔔 Glockenläuten	″ Intervall von höchstens 1 Min.

1. Nebelsignale.

———″		———″ etc.	Dampfer in Fahrt.
●″	●″	etc.	Segelschiff mit Steuerbordhalsen } Beimwinder und Halbwinder.
●●″	●●″	etc.	„ „ Backbordhalsen } Beimwinder und Halbwinder.
●●●″	●●●″	etc.	„ „ dem Winde achterlicher als dwars. (Backbord- und Steuerbord-Raumwinder und Vormwinder.)
🔔″	🔔″	etc.	Dampf- oder Segelschiff nicht in Fahrt.
●″ 🔔″	●″ 🔔″	etc.	Ein englisches, französisches, nordamerikanisches Treibnetz-, Schleppnetz-, Angelleinenfischerfahrzeug von 20 und mehr Tons nördlich vom Cap Finisterre unter Dampf oder Segel mit ausgesetztem Geschirr.

2. Kurs- resp. Fahrtänderungs-Signale für Dampfer.

—	Kursänderung nach Steuerbord.
— —	„ „ Backbord.
— — —	Volle Kraft rückwärts.

§ 86.

6. Sonderbestimmungen für Fischerfahrzeuge.

Die Versammlung ganzer Fischerflotten auf bestimmten Meerestheilen, den sogenannten Fischgründen, die unterschiedlichen Fangarten und -Methoden und die Verschiedenheit der Nationalität der Fischer bilden den Anlass zu besonderen Gefahren und diese erheischen eine Spezialgesetzgebung.

Die Hauptverschiedenheit ist die durch den Gebrauch verschiedener Fangmittel bedingte Verschiedenheit der Fangarten.

Für den Hochseefischereibetrieb kommen hier vorzüglich in Betracht das Grundschleppnetz, das Treibnetz und die Grundangelleine. Die Grundangel- und Treibnetzfischer sind nahezu oder völlig manöverirunfähig, die Schleppnetzfischer

dagegen, wenn auch nicht unbeschränkt, manöverirfähig. Daher ist es Grundsatz, dass der Schleppnetzfischer den Treibnetz- und Grundangelfischern ausweichen muss.

Seine Stellung ist derjenigen des Dampfers zum Segler analog. Denn er schleppt, d. h. bewegt sich willkürlich, jene aber treiben, d. h. bewegen sich gewissermassen unwillkürlich. Er kann seine Bewegungsrichtung ändern, jene nicht. Seine Bewegung ist von seinem Willen, jener Bewegungsart von der Windrichtung bezw. Strömung ausschliesslich bestimmt. Der Grundnetzfischer macht mit ausgesetzten Netzen zwischen $1/2$ und 3 Knoten Fahrt im Durchschnitt.

Es gilt nun, nicht nur Kollisionen unter den verschiedenen Fahrzeugen, sondern auch Verwickelungen der verschiedenen Fanggeschirre zu vermeiden.

Dies kann natürlich nur bei verständnissvoller Berücksichtigung der Eigenthümlichkeiten einer jeden Fangart geschehen. Dem bereits früher Bemerkten ist in dieser Beziehung noch im speziellen Hinblick auf die Treibnetzfischerei das Folgende hinzuzufügen. Das Aussetzen der Netzfleeth geschieht auf doppelte Weise, entweder durch Austreiben, wobei man die Netze über Bord lässt, während das Fahrzeug ab- und rückwärts treibt, oder durch Aussegeln, d. h. durch Aussetzen der Netze während der Vorwärtsbewegung des Schiffes. Erstere Methode wenden zumeist die Holländer, letztere die starkbemannten französischen Fischer an. Ist die Kühlte so schwach, dass man befürchten muss, das Fahrzeug würde nicht rasch genug zum Ab- und Rückwärtstreiben gebracht werden können, so muss die Fleeth ausgesegelt und kann nicht ausgetrieben werden. Das Aussetzen erfolgt in der Regel über Backbord und dauert etwa 2 Stunden, das Einholen der Fleeth erfolgt bald über Backbord, bald über Steuerbord und währt bei gutem Wetter etwa $1^1/_2$, bei rauhem Wetter aber 5 bis 6 Stunden, im Durchschnitte bei mässigem Wind und Wetter 3 bis 4 Stunden. Die ausgesetzte Fleeth liegt zu Luv, das Schiff in Lee. Je weniger das Fahrzeug die Fleeth zieht, um so offener stehen die Maschen der Netze. Das Einholen muss vor dem Absterben der Fische geschehen, weil diese, wenn sie abgestorben sind, sinken.

Je grösser ein Treibnetzfischerfahrzeug ist, um so stärker treibt es ab. Daher müssen die kleinen, ungedeckten Treibnetzfischerfahrzeuge zu Luv von den grösseren, gedeckten ihre Netze auswerfen.

Unter den Treibnetzfischereien nimmt der Heringsfang die erste Stelle ein. Das Fischereigeräth besteht, je nach Grösse und Art, aus 50 bis 100 Netzen mit einer Längenausdehnung von 1500 bis 3000 Metern und einen Flächenraum von 21000 bis 42000 Quadratmetern.

In zweiter Linie steht die Makrelenfischerei an der englischen Küste vom Februar und März und an der norwegischen Küste vom Mai an, in dritter Linie der Kabeljaufang an der norwegischen Küste, insbesondere der Dorschfang bei den Lofoten.

Die Grund- oder Schleppnetzfischerei wird mit dem schweren Schleppnetz nur von grösseren Fahrzeugen mit guter Segelkraft betrieben, während die Schiebnetzfischerei mit kleineren und leichteren Geräthen nur von den holländischen Bomschuiten ausgeübt wird, derart, dass dieselben mit 2 Netzen gleichzeitig fischen, von denen das eine vom Bug, das andere vom Heck aus geschleppt wird. Zur Austernfischerei dienen 4 bis 5 eiserne in Form eines gleichseitigen Dreiecks gebaute Gestelle mit Netzen. Das untere Stück des Netzes ist aus Eisendraht, das obere aus Hanfleinen. Die Seiten des Bügels nehmen 5 bis 6 Fuss ein.

Die Angelfischerei wird geschieden nach der langen und der Handleine. Die lange Leine benutzen die holländischen Heringslogger und Sloepen sowie die englischen Smacks und die schottischen Heringsjollen. Die Leine besteht aus 180 einzelnen Leinen, welche zusammengesteckt eine Länge von 15 000 Metern ausmachen und bei Schellfischfang ca. 3000, beim Kabeljaufang ca. 4000 Angelhaken enthalten.

Die Handleinenfischerei wird mit einer 2 Fuss langen in der Mitte mit einem Senkblei beschwerten eisernen Stange betrieben, an deren Ende eine mit je 1 oder 2 grossen Haken versehene 1 bis 2 Meter lange Leine sich befindet. Die an dem Senkblei befestigte Fischleine zieht der Fischer beständig auf und nieder, um zu fühlen, ob ein Fisch angebissen. Diese Betriebsart wird besonders von den Franzosen in den nördlichen Theilen der Nordsee und an der Küste Islands beim Kabljaufang geübt, sowie von belgischen Fischern auf den seichteren Stellen der Doggersbank beim Schellfischfang.

Während des Fischens macht das Fahrzeug nur eine langsam treibende Bewegung.

Die Holländer verwenden zur Heringsfischerei theils Schiffe mit plattem Boden (Roomscheepen), theils Kielschiffe (Logger, Sleepen und Huker).

Die Unzuträglichkeiten, welche die Verschiedenheit der Nationalität und folgeweise der Gesetzgebung mit sich bringt, sind für Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, England und die Niederlande durch die sogenannte internationale Nordsee-Fischereikonvention wenigstens für dieses Meer in der Hauptsache beseitigt. Eigenthümlich sind diesem Gesetze drei Schuldpräsumptionen.

Die Grundschleppnetzfischer sollen für Beschädigungen der Treibnetz- und Grundangelfischer verantwortlich sein.

Die zu Luv der offenen (ungedeckten) Treibnetzfischer ihre Netze auswerfenden gedeckten Treibnetzfischer sollen für Beschädigungen der ersteren einstehen.

Die in Lee der gedeckten Treibnetzfischer ihre Netze auswerfenden ungedeckten Treibnetzfischer sollen für Beschädigungen der ersteren haften.

Befreiungsgründe sind nur: höhere Gewalt und eigene Schuldlosigkeit. Diese sind von den Haftpflichtigen zu beweisen. Der praktische Werth der Präsumption liegt also in einer Umkehrung der Beweislast.

Deutschland hat die hier relevanten Theile dieses nur für die hohe See normirenden Gesetzes auch auf das Gebiet der deutschen Küstengewässer der Nordsee ausgedehnt.

Diese Theile lauten wie folgt:

Internationaler Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer. Vom 6. Mai 1882, ratificirt am 15. März 1884.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen, Seine Majestät der König der Belgier, Seine Majestät der König von Dänemark, der Präsident der Französischen Republik, Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Irland, und Seine Majestät der König der Niederlande, von der Nothwendigkeit überzeugt, die Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer polizeilich zu regeln,

haben beschlossen, eine Uebereinkunft zu diesem Zweck abzuschliessen.

Artikel 14.

Jedem Fischerfahrzeuge ist es verboten, zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang an solchen Stellen zu ankern, wo Treibnetzfischer bereits in der Ausübung ihres Betriebes begriffen sind.

Dieses Verbot bezieht sich jedoch nicht auf Ankerungen, welche durch Unfälle oder sonst durch höhere Gewalt veranlasst werden.

Artikel 15.

Es ist den Fischerfahrzeugen verboten, bei der Ankunft auf den Fischereigründen so sich hinzulegen oder ihre Netze auszuwerfen, dass sie sich gegenseitig schaden oder den Fischern, welche bereits ihre Arbeiten begonnen haben, hinderlich werden können.

Artikel 16.

Wenn zum Zweck der Treibnetzfischerei gedeckte und ungedeckte Fischerfahrzeuge gleichzeitig ihre Netze auszusetzen anfangen, müssen jedesmal die letzteren ihre Netze luvwärts von den ersteren auswerfen.

Dagegen müssen die gedeckten Fahrzeuge ihre Netze in Lee der ungedeckten Fischerboote auswerfen.

Wenn gedeckte Fahrzeuge luvwärts von offenen bereits im Fischen begriffenen Fischerbooten ihre Netze auswerfen und wenn ungedeckte Fischerboote in Lee gedeckter, bereits im Fischen begriffener Fischerfahrzeuge ihre Netze auswerfen, so gilt als Regel, dass die Verantwortlichkeit für die dadurch veranlasste Beschädigung von Netzen diejenigen trifft, welche zuletzt angefangen haben zu fischen, sofern sie nicht nachweisen können, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder sonst ohne ihre Schuld entstanden ist.

Artikel 17.

Es ist verboten, Netze oder sonstige Fischereigeräthe an solchen Stellen festzumachen oder zu verankern, wo bereits Treibnetzfischer ihre Netze ausgesetzt haben.

Artikel 18.

Den Fischern ist untersagt, ihre Fahrzeuge an den Netzen, Bojen, Schwimmern oder irgend einem sonstigen Fischereigeräth eines anderen Fischers festzumachen oder festzuhalten.

Artikel 19.

Wenn Fischer, welche das Grundschleppnetz gebrauchen, in Sicht von Fischern sich befinden, welche Treibnetze oder Grundangeln gebrauchen, so müssen sie alle erforderlichen Maassregeln ergreifen, um jede Beeinträchtigung der letzteren zu vermeiden; im Falle einer Beschädigung fällt die Verantwortlichkeit den Grund-

schleppnetzfischern zur Last, sofern sie nicht nachweisen können, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder sonst ohne ihre Schuld entstanden ist.

Artikel 20.

Wenn Netze, welche verschiedenen Fischern zugehören, sich in einander verwickeln, so ist es verboten, dieselben ohne das Einverständniss beider Theile zu zerschneiden.

Jede Verantwortlichkeit fällt jedoch hinweg, wenn die Unmöglichkeit, die Netze auf andere Art zu trennen, bewiesen wird.

Artikel 21.

Wenn ein Fischerfahrzeug, welches mit Grundangeln fischt, seine Angelleinen mit denen eines anderen Fahrzeugs kreuzt, so ist es demjenigen, der die Leinen aufnimmt, verboten, sie zu zerschneiden, höhere Gewalt ausgenommen, in welchem Falle die zerschnittene Angelleine unmittelbar darnach wieder zusammengeknotet werden muss.

Artikel 22.

Abgesehen von den Fällen der Bergung und den in den beiden vorigen Artikeln vorgesehenen Fällen ist es jedem Fischer untersagt, ihm nicht gehörige Netze, Leinen oder sonstige Fischereigeräthe zu zerschneiden, einzuholen oder aufzunehmen, unter welchem Vorwand es auch sei.

Artikel 23.

Es ist verboten, irgend ein Werkzeug oder Geräth zu gebrauchen, welches ausschliesslich dazu dient, Netze zu zerschneiden oder zu zerreissen.

Das Vorhandensein derartiger Geräthe an Bord eines Fischerfahrzeugs ist ebenfalls verboten.

Die Hohen vertragschliessenden Theile verpflichten sich, die nöthigen Maassregeln zu ergreifen, um das Einschiffen derartiger Geräthe an Bord der Fischerfahrzeuge zu verhindern.

Artikel 24.

Die Fischerfahrzeuge haben die bereits bestehenden oder unter den vertragschliessenden Theilen noch zu vereinbarenden allgemeinen Vorschriften, betreffend die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See zu führenden Lichter, zu beobachten.

Artikel 26.

Die Ueberwachung der Fischerei wird durch Kriegsfahrzeuge der Hohen vertragschliessenden Theile ausgeübt; was Belgien betrifft, so können die Fahrzeuge Staatsschiffe sein, welche von staatlich angestellten Schiffskapitänen befehligt werden.

Artikel 30.

Die Befehlshaber der Kreuzer der Vertragsmächte haben die Erheblichkeit der zu ihrer Kenntniss gelangten, ihrer Zuständigkeit unterliegenden Thatsachen zu prüfen und, ohne Unterschied der Ursache, den Schaden festzustellen, welchen die den Hohen vertragschliessenden Theilen angehörigen Fischerfahrzeuge erlitten haben.

Sie haben, geeignetenfalls, ein Protokoll zur Feststellung des Sachverhalts aufzunehmen, sowie derselbe einerseits aus den Erklärungen der Parteien, andererseits aus den Zeugenaussagen der anwesenden Personen sich ergiebt.

Der Befehlshaber des Kreuzers hat, wenn der Fall ihm schwer genug erscheint, um diese Maassregel zu rechtfertigen, das Recht, das einer Zuwiderhandlung schuldige Fahrzeug in einen Hafen der Nation des Fischers abzuführen. Er kann selbst einen Theil der Schiffsmannschaft an Bord nehmen, um sie den Behörden der Nation des betreffenden Fahrzeugs zu überliefern.

Artikel 33.

Wenn die den Gegenstand der Anschuldigung bildende Handlung nicht schwerer Art ist, aber nichtsdestoweniger irgend einem Fischer Schaden verursacht hat, so können die Befehlshaber der Kreuzer, falls die Parteien damit einverstanden sind, zwischen den Betheiligten auf See einen Vergleich schliessen und die zu zahlende Entschädigung festsetzen.

Ist in einem solchen Falle eine der Parteien nicht in der Lage, sofort die Schuld zu entrichten, so haben die Kommandanten eine Urkunde, welche die zu zahlende Entschädigung regelt, in doppelter Ausfertigung von den Parteien unterzeichnen zu lassen.

Das eine Exemplar dieses Schriftstücks verbleibt an Bord des Kreuzers, das andere ist dem forderungsberechtigten Schiffsführer auszuhändigen, damit derselbe nöthigenfalls vor den Gerichten des Schuldners davon Gebrauch machen kann.

Kommt im Gegentheil eine Vereinigung zwischen den Parteien nicht zu Stande, so haben die Befehlshaber der Kreuzer in Gemässheit der Bestimmungen des Artikels 30 zu verfahren.

Artikel 35.

Die Hohen vertragschliessenden Theile verpflichten sich, ihren gesetzgebenden Körperschaften diejenigen Maassnahmen vorzuschlagen, welche erforderlich sind, um die Ausführung dieses Vertrages zu sichern und namentlich um diejenigen, welche den Bestimmungen der Artikel 6 bis 23 zuwiderhandeln, mit Freiheits- oder mit Geldstrafe, oder mit diesen beiden Strafen zugleich bestrafen zu lassen.

Gesetz zur Ausführung der internationalen Konvention vom 6. Mai 1882, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer. Vom 30. April 1884, mit Gesetzeskraft vom 15. Mai 1884.

§ 1.

Die Bestimmungen der Artikel 6 bis 23 der internationalen Konvention vom 6. Mai 1882, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer, finden auf die zur Seefischerei bestimmten Fahrzeuge auch während ihres Aufenthalts in den zur Nordsee gehörigen deutschen Küstengewässern Anwendung.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen die in den Artikeln 6 bis 23 der internationalen Konvention vom 6. Mai 1882 und im §. 1 dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen, sowie gegen die vom Kaiser zur Ausführung dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängniss bis zu sechs Monaten bestraft.

Im Falle des Führens oder Gebrauchs verbotener Werkzeuge oder Geräthe ist neben der Geld- oder Gefängnissstrafe auf Einziehung der Werkzeuge oder Geräthe zu erkennen, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht. Ist die Verfolgung oder Verurtheilung einer bestimmten Person nicht ausführbar, so kann auf die Einziehung selbständig erkannt werden.

§ 87.

7. Die Ursachen der Kollisionen und ihrer begleitenden Folgen.

Die Ursachen der Zusammenstösse von Schiffen sind entweder vertretbare Handlungen $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Unterlassungen oder aber Zufälle, zu welchen auch die nichtvertretbaren Handlungen bezw. Unterlassungen gehören.

Soweit letztere ihren Grund in gesetzlichen Vorschriften haben, werden sie in der Kritik der Fahrregeln auf See behandelt werden.

Der Zufall im Sinne eines für Menschenkraft und -list im konkreten Falle unüberwindlichen resp. unvermeidlichen Ereignisses — bestehe dieses nun in Natur- oder Menschenkraft, in mechanischer oder geistiger Kraftwirkung — kann hier füglich ausser Acht bleiben. Denn war das Ereigniss nicht voraussehbar, so war es auch unvermeidlich; war es aber trotz seines voraussichtlichen Eintrittes nicht abwendbar, so war es unüberwindlich.

Zum Glück sind Zufälle als Ursachen von Schiffskollisionen verhältnissmässig selten. Sie verhalten sich zu der wichtigsten Ursache der Schiffszusammenstösse, den menschlichen Handlungen resp. Unterlassungen, soweit diese vertretbar sind, schätzungsweise etwa wie 1 zu 10. Und wäre das Verhältniss zwischen den ver-

antwortlichen Thaten der Menschen und den unvermeidlichen Zufällen auch nur wie 4 zu 1, so würde es doch noch ein wahres Sündenregister menschlicher Thorheit und menschlichen Leichtsinnes repräsentiren.

I.

Das Hauptkontingent der Kollisionsursachen bilden die Mängel guter Seemannschaft.

Doch würde man — und dies ist von vornherein zu betonen — fehlgehen, wenn man aus der Thatsache, dass die Statistik der Seeunfälle durch Schiffskollisionen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eine steigende Kurve aufweist, den Schluss ziehen wollte, dass die gute Seemannschaft in einem allgemeinen starken Niedergange begriffen sei. Denn dieses Urtheil lässt einige wichtige Bedingungen seiner Schlüssigkeit unberücksichtigt.

Zwar darf man die Zunahme der Zusammenstösse von Schiffen nicht auf das Anwachsen der Zahl der Schiffe im Weltverkehr zurückführen, weil diese nur unerheblich ist im Vergleich zur Vermehrung des Tonnengehaltes der Flotten des Erdballs. Die Hauptursache liegt vielmehr in dem rapiden Anwachsen der Zahl der gemachten Reisen. Je mehr Reisen gemacht werden, um so mehr Kollisionsbedingungen werden gesetzt. Und die Zahl der Reisen wächst mit dem zunehmenden Uebergange von der Segel- zur Dampfschifffahrt.

Die Rentabilität der Dampfertonne im Vergleich zur Seglertonne beträgt etwa 3 zu 1, oft 4 zu 1, d. h. das Dampfschiff ist befähigt, dieselbe Reisestrecke in einer 3 bis 4mal kürzeren Reisedauer zu überwinden als das Segelschiff. Die Schnelligkeit, mit welcher sich dieser Uebergang vom Segel zum Dampf vollzieht — allerdings nur auf den Hauptrouten, d. h. auf den bedeutendsten Frachtenmärkten, und wo die Gelegenheit zur Kohlenergänzung sich findet —, erklärt sich zu einem wesentlichen Theile aus der Association des Grosskapitals mit dem Dampfe, einer Verbindung, welche das Segel grossentheils in die weniger lohnenden Reiserouten verdrängt.

Mit dem Auftreten des Dampfschiffes ist aber die durch die Am-Wind-Linie für Segler bestehende Gefahrsgrenze überschritten und der von Kollisionsgefahren freie Raum in das räumliche Gebiet der Kollisionsgefahren hineingezogen.

Und durch die wachsende Grösse des Tonnengehaltes der Dampfer ist die Manöverirfähigkeit dieser Schiffe in demselben Maasse beeinträchtigt worden, in welchem ihre Fahrgeschwindigkeit wuchs. Auch ist nicht ausser Augen zu lassen, dass es bis in die neueste Zeit keine speziell für den Dienst auf Dampfschiffen geschulten Schiffsführer gab, vielmehr durchgehends die Dampferkapitäne früher Segelschiffer gewesen sind. Die Dampffahrkunst aber ist eine separate Wissenschaft und wird von einem Manne, der bislang nur in der Segelfahrkunst bewandert war, nicht ohne Weiteres beherrscht. Umgekehrt kann für den Leistungsstandard der Segelschiffsführer der durch die Konkurrenz der Dampfer gedrückte Stand der Seglerlöhne nicht ohne nachtheiligen Einfluss bleiben.

Eine zweite Vormerkung allgemeiner Natur ist die, dass neben dem menschlichen Verschulden und im Verein mit ihm die „Gefahren der See“ eine beachtenswerthe Rolle spielen. Sie muss der Schiffer kennen, berechnen, vermeiden. Zur Kenntniss der See gehört das Vertrautsein mit den Gefahren, welche der See eigen-

thümlich sind. Sie sind zu unterscheiden von denen, welche an die Unzulänglichkeit von Seemannskraft und -witz geknüpft sind und einen latenten Charakter haben. Die Gefahren der See haben einen absoluten Charakter, sie treten unabhängig vom Verhalten des Menschen ein. Zu ihnen gehören: Winde, Stürme, Orkane und Windstille, Wellen und Seegang, Klippen, Untiefen, Bänke und Riffe, Eis, Treibeis und Eisberge, Regen, Schnee und Hagelböen, Nebel, Seebeben, Blitzschlag, Krankheiten, endlich die Nähe anderer Schiffe, welche eine Kollisionsgefahr einschliesst. Alle dem soll der Seemann begegnen. Dazu ist Muth eine nothwendige Eigenschaft. Mangel an Zutrauen zur eigenen Kraft gefährdet die Sicherheit. Uebung und Gewöhnung thun grosse Dienste und mit der Geschicklichkeit wächst das Zutrauen. Muth ist aber nicht Tollkühnheit, ihm muss die Vorsicht zur Seite stehen, d. h. der Wille, sich jederzeit der Gefahr bewusst zu bleiben. Mangel an Vorsicht, Geringschätzung der Schwierigkeiten ist die Achillesferse der Jugend. Erst Erfahrung lässt Vorsicht zu Ehren kommen. Es ist ein Verhängniss, dass das Vollgefühl der Kraft und blindes Zutrauen in die eigene Geschicklichkeit die grössten Feinde der Vorsicht sind. Junge Schiffer haben oft den Ehrgeiz, berühmte Leute zu werden. Dann sind sie für den hochassekurirten Rheder, welcher wagen will, am besten zu gebrauchen. Denn sie thun, was er will, und gehen, wohin er sie haben will. Werden sie älter, so überlassen sie, wenn nicht die harte Noth des Lebens sie zwingt, die halsbrecherischen Unternehmungen den jüngeren, bleiben aber, was sie waren und zeigen ihre ganze Grösse in der Stunde der Gefahr. Bisweilen handeln sie allerdings bewusst unvorsichtig, aber nicht aus Unterschätzung der Gefahr, sondern in einer Art abergläubischer Rechnung auf gutes Glück.

Die Mittel zur Lösung der Aufgaben der Seefahrt liefert der Mensch zum Theil sich selbst, nämlich durch Kenntniss der See, durch Geschicklichkeit in der Schiffsführung und durch richtige Vertheilung von Kühnheit und Vorsicht, theils liefert sie ihm das Glück, indem es ihm fernhält, was er nicht bekämpfen kann.

Man darf sich aber im Maasse der aufzuwendenden Vorsicht nicht vergreifen. Denn, wäre Sicherheit der Zweck der Seefahrt, so unterbliebe sie besser. Ihr Zweck ist aber das wirthschaftliche Vorwärtskommen, das Geldverdienen, und dieses wird durch übertriebenes Anklammern an Sicherheitsmaassregeln ebenso gefährdet, wie die Sicherheit durch leichtfertige Nichtbeachtung. Das ist der Sinn des vielmissbrauchten Wortes: navigare necesse est, vivere non necesse est über dem Hause Seefahrt in Bremen.

Mit der durch diese Bevorwortung gebotenen Reserve ist nun in eine beispielsweise Kasuistik der erfahrungsmässigen Mängel guter Seemannschaft einzutreten, und zwar sowohl insofern dieselben bei der Verhütung des Eintritts als auch soweit sie bei Eindämmung der Folgen der eingetretenen Schiffskollisionen sich zeigen.

1. Es ist eine stereotype Erscheinung, dass die Tagespresse bei der Besprechung von Kollisionsfällen über das unsinnige Schnellfahren, die Jagd nach dem Dollar, das Wettjagen u. s. w. Lärm schlägt.

Hierin liegt in der Regel viel Uebertreibung und läuft meist eine unrichtige Vorstellung unter. Das Schnellfahren ist an sich noch durchaus keine besondere Gefahr. Selbst wenn die Dampfschiffe mit der Geschwindigkeit eines Kurierzuges

die Wogen des blauen Ozeans durchschnitten, würde in diesem Umstande allein noch nichts Besorgnisserregendes liegen. Die Gefahr beginnt erst beim Schnellfahren in der Nähe anderer Schiffe, wo es darauf ankommt, schnelle und entschiedene Abweichungen von der angelegenen Kursbahn vorzunehmen. Hier ist schnelle Fahrt ein Manöverhemmniss, weil der Evolutionsbogen um so gestreckter ausfällt, der erforderliche Drehraum um so schneller und die nothwendige Drehungszeit um so unvortheilhafter verbraucht wird, je grösser die Fahrgeschwindigkeit ist.

Vollends im Nebel-, Regen-, Schnee-, Hagel- und überhaupt unsichtigem Wetter ist das Schnellfahren eine fluchwürdige Praxis. Abgesehen hiervon ist es aber ganz unbedenklich und viel mehr wünschenswerth als verwerflich. Dafür spricht die Erfahrung, dass gerade die Schnelldampfer nicht häufigere Kollisionen aufweisen als die übrigen, speziell die Frachtdampfer. Die Schnelldampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft, des Norddeutschen Lloyd, der Cunard-Line und der Anchor-Line etc. machen durchschnittlich 16 bis 20 Knoten in der Stunde, die der Guion-Line, der Compagnie Générale Transatlantique und der National Steam Ship Company, Limited, durchschnittlich 15 bis 16 Knoten.

Dagegen laufen die übrigen Auswandererdampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft durchschnittlich nur 13 bis 14 und die der Red Star Line ca. 12 bis 13 Seemeilen in der Stunde.

Und doch hat z. B. der Norddeutsche Lloyd noch kein Schiff, die Cunard-Line nur ein einziges Schiff, den „Oregon“, und zwar im Nebel und unter Volldampf, durch eine Kollision verloren.

Aber freilich: das Jagen durch Nacht und Nebel und selbst bei Tage in der Nähe anderer Schiffe ist ein hervorragend geeignetes Mittel, Kollisionen herbeizuführen.

Bei grosser Fahrgeschwindigkeit wird überdies, namentlich wenn die Kurse der Schiffe in einem stumpfen, genauer mehr oder weniger annäherungsweise rechten bezw. rechten Winkel auf einander stossen, wegen der durch die schnelle Distanzabnahme verkürzten Ueberlegungsfrist häufig ein Schwanken in dem Entschlusse, unter dem Heck des Gegners zu passiren oder vor seinem Bug vorüberzulaufen, herbeigeführt und der richtige Zeitpunkt zum Handeln verpasst. Wird dann die Annäherung unmittelbar gefährlich oder handelt der Gegner in unerwarteter Weise, so ist leider öfters ein kopfloses Agiren die Folge, indem die Erregung des Momentes die kalte Ueberlegung und feste Geistesgegenwart raubt und an Stelle des ruhigen Entschlusses der blinde Affekt tritt, welcher die Lähmung des Schrecks zwar bricht, aber die planmässige Uebersicht der Folgen nicht mehr gestattet.

Interessant ist die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit der sogenannten Schnelldampfer in den letzten beiden Jahrzehnten. Die Maximalfahrgeschwindigkeit war bis

	1864 . . .	12 Knoten.
im Jahre	1864 . . .	13 „
„ „	1866 . . .	14 „
„ „	1870 . . .	15 „
„ „	1879 . . .	16 „
„ „	1885 . . .	17 „
„ „	1887 . . .	18 „
„ „	1890 . . .	20 „
„ „	1893 . . .	22 „

Noch einmal: Das Bestreben, schnelle Reisen zu machen, ist an sich durchaus löblich. Aber: es muss und darf nur am rechten Orte, d. h. nicht in der eine Kollisionsgefahr involvirenden Nähe anderer Schiffe, und nur zur rechten Zeit, d. h. nicht bei unsichtiger Atmosphäre, in die Erscheinung treten.

2. Die erdrückende Mehrzahl aller Schiffskollisionen lässt sich in das folgende Schema von vier typischen Fällen einreihen, in welchen W das weichepflichtige Schiff, K den Kurshalter bezeichnen soll.

a) W verschiebt sein Ausweichemanöver so lange, bis es zu spät ist und der Effekt der Vermeidung der Kollision unmöglich wird. K hält Kurs.

b) W macht ein verspätetes Ausweichemanöver, K dreht gleichzeitig nach derselben Seite (geht über den anderen Bug).

c) K weicht vorzeitig ab. W sekundirt nicht. K dreht den anderen Weg. W sekundirt vergeblich.

d) W weicht ungenügend, wenn auch rechtzeitig aus. K weicht erfolglos ab.

Man sieht, in ihren Hauptzügen sind alle diese Kollisionen sich ähnlich. Auf einer oder beiden Seiten liegt ein Missverständniss, ein Fehler vor. Auf diesen folgen Verwirrung und Aufregung. Und in diesen erfolgt der Zusammenstoss.

Es kommt eben alles darauf an, dass der Schiffer, auf dessen Schultern die Pflicht der Initiative ruht, sich über das Ob, das Wie und das Wann seiner Strassenpflicht keinen Täuschungen hingiebt. Das Ob künden ihm Peilung und Kurs an, das Wie die Distanz, das Wann die verfügbare Zeit.

Die Peilung zeigt ihm die Nähe zum Kreuzungspunkte der beiden Schiffskurse, der Kurs den Winkel der gegenseitigen Annäherung, die Distanz den verfügbaren Raum, die Zeit endlich ermisst er aus der Fahrgeschwindigkeit.

Am wenigsten trügen ihn Peilung und Kurs, mehr schon die Distanz, am unsichersten ist die Schätzung der Zeit.

Vorbedingung für das erfolgreiche In-Rechnung-Setzen aller dieser Faktoren ist nun aber für den Führer die Kenntniss der Manöverireigenschaften des Schiffes, welches er unter seinen Füssen hat, und der Gesetze der Schiffsdrehung im Allgemeinen.

Jede Evolution, d. h. Ortsveränderung setzt sich aus zwei Faktoren zusammen: der Linie, auf welcher, und der Geschwindigkeit, mit welcher das Schiff sich bewegt.

Die Linie ist entweder eine Gerade, d. h. gleich der Kielrichtung, oder eine Kurve, d. h. jede andere Richtung. Eine konstant gleichmässige Fahrt lässt sich auf Dampfern nur sehr schwer beibehalten. Jede Variation in der Dampfspannung ergiebt eine andere Umdrehungszahl der Maschine. Eine Differenz von nur zwei Umdrehungen in der Minute macht durchschnittlich schon 50 bis 100 Meter Differenz in 5 Minuten.

Die Kriegsmarine stellt Tabellen über das Verhältniss von Fahrt, Umdrehung und Dampfdruck auf. Die Handelsmarine steht zurück.

Bekanntlich beschreibt nun ein Schiff unter an Bord gelegtem Ruder eine Kurve mit abnehmender Fahrgeschwindigkeit.

Betrachtet man diese Kurve als Kreissektor, so ist der dazu gehörige Radius des Heckweges grösser als der des Bugweges. Die Fahrt ist bei gleicher Maschinenleistung in der Kurve geringer als im geraden Kurse in Folge der Ruderlage. Mit der Zunahme des Ruderwinkels nimmt die Geschwindigkeit ab. Diese Fahrteinbusse kann bei Hartruder bis zu 40 Prozent steigen. Das erklärt sich sehr einfach. Durch das Anbordlegen des Ruders wird das Hinterschiff fortgedrängt. Die Kiellinie liegt jetzt in der Richtung einer Sehne zur Evolutionskurve. Der Winkel zwischen der Kiellinie und der durch den Systemsschwerpunkt gezogenen Kurventangente ist der Einbuchtungs-, Abtrifts- oder Derivationswinkel.

(Siehe Fig. 247 im Anhang.)

S ist der Systemsschwerpunkt, T die Tangente, K die Kiellinie, R der Radius, TSK der Derivationswinkel.

Eine Folge dieses Derivationswinkels ist das seitliche Durchschneiden des Wassers seitens des Schiffskörpers. Daraus folgt eine Verminderung der Fahrt, also eine Wegverkürzung. Daraus folgt weiter eine Verkleinerung der Wirkung des Ruderwinkels, weil am Heck des Schiffes das Wasser nicht in der Richtung der Kiellinie, sondern in der Richtung der Tangente an die Krümmungsbahn auf das Ruder stösst.

Daraus folgt ferner ein schnelleres Drehen des Schiffes. Denn die Bogenkurve ist stets um den Derivationswinkel grösser, als der Kielrichtung entspricht.

(Siehe Fig. 248 im Anhang.)

a c b ist der Derivationswinkel. Das Schiff S hat schon in a durch 8 Striche gedreht und befindet sich querab (dwars) von d, während der Radius des Drehkreises, wenn Kielrichtung und Tangente eins wären, bei einer Drehung von 8 Strich in b c sich darstellen würde.

Daraus folgt nicht minder, dass, wenn das Ruder des in der Drehung begriffenen Schiffes gestützt (in die Kiellinie gelegt, fliegen gelassen) wird, das Schiff nicht in der Richtung der Tangente, sondern einer Sehne zum Kreise abdreht.

Es darf also, wenn ein Schiff vor einem Hindernisse wegdreht, das Ruder nicht schon dann gestützt werden, sobald die Kiellinie parallel zu jenem Hindernisse liegt, sondern erst dann, wenn sie ausserdem um den Derivationswinkel davon abweicht.

Daraus folgt schliesslich, dass der Mittelpunkt des Drehkreises nicht querab von der Schiffsmitte im Anfang der Drehung, sondern mehr voraus liegt. Daher die häufige Ueberschätzung des durchlaufenen Bogens und der Schiffsverlegung. Im ersten Momente des Ruderlegens liegt eben die Drehachse weit vor dem Schwerpunkte, ja fällt sogar meist ausserhalb des Schiffes. Mit anderen Worten: im Anfange der Drehung macht das Heck einen grösseren Weg als der Bug. Auch ist zu beachten, dass, wenn zwei Schiffe auf annähernd gleichem Kurse in grosser Nähe zu einander einen Zusammenstoss vermeiden wollen, sie nicht Hartruder geben und beide gleichzeitig über den entgegengesetzten Bug gehen dürfen. Denn dann stossen sie sicherlich mit den Hecks bezw. den Achterschiffen zusammen, einmal weil sie quer schneller drehen, als sie sich von einander entfernen, sodann, weil der Abtriftswinkel das Drehungsmoment nach der Seite erhöht.

Endlich erklärt der Einbuchtungswinkel, welcher bei grossen Schiffen im Durchschnitte 1 Strich, bei mittleren $1^1/_2$ Strich, in runder Zahl also 15 Grad

etwa zu betragen pflegt und der in höherem Maasse wächst als die Fahrgeschwindigkeit, dergestalt, dass z. B. eine Zunahme der Anfangsgeschwindigkeit von 25 Prozent den Einbuchtswinkel etwa um 50 Prozent, eine solche von 50 Prozent denselben um 70 Prozent häufig erhöht, die Thatsache der erheblichen Gefahr einer Annäherung zweier Schiffe auf Kursen, welche einen obliquen Winkel einschliessen, also nahezu entgegengesetzt sind. Die Gefahr besteht sowohl für das ausweichende, wie für das kurshaltende Schiff und ist besonders zur Nachtzeit gross.

(Siehe Fig. 248 a im Anhang.)

Auf der Kurslinie X wird das entgegenkommende Schiff a—g einen 4- resp. 6maligen Lichterwechsel zeigen und dadurch leicht das auf der Linie X sich nähernde Schiff irritiren.

Das Schiff in Fig. 248b zeigt einen 3maligen Lichterwechsel. In Fig. 248c ist der Zusammenstoss zwischen D^1 (D) und D^3 veranschaulicht und speziell der Lichterwechsel des Kurshalters vom Standpunkte des Schiffes D^2 drastisch dargestellt. Der Irrthum besteht darin, dass das ausweichende Schiff den durch seine Kursänderung bedingten Lichterwechsel des Kurshalters auf Rechnung einer Kursänderung des letzteren setzt, und dass der Kurshalter in der Durchführung des Ausweichemanövers seines Gegners ein Zurückfallen auf die eigene Kurslinie in Folge geänderter Ruderlage zu erblicken vermeint. Der Kurshalter weicht jetzt ab, um gleiches Licht zu gleichem zu bringen, beide Schiffe gehen rückwärts, nachdem das weichepflichtige Schiff das Ruder den anderen Weg gelegt hat und das Resultat ist: der Zusammenstoss.

Auf diese Thatsache, dass Grün ziemlich gerade voraus eine Tendenz hat, in Roth überzugehen und Roth in Grün, während sie noch auf dem sonst sicheren Bug, wo gleiches zu gleichem Lichte steht, sich befinden, und dass alsbald das gewechselte Licht auf den anderen Bug hinübertritt, hat zuerst Colomb (Dangers p. 42, Anmerkung) aufmerksam gemacht.

(Siehe Fig. 248d und e im Anhang.)

Diese Konstellation ergiebt sich als Folge des Derivationswinkels und des zweimaligen Schneidens der fremden Kurslinie.

Dieses zweimalige Schneiden des fremden Kurses hat ein längeres Verweilen auf oder neben demselben zur Folge und ist daher möglichst zu meiden. Es ist eine regelmässige Folge des verzögerten Ruderkommandos. Der Kurshalter erhält aus dem Wechseln und Verschieben der Lichter den Eindruck, dass sein Gegner schwanke, und sieht sich zum Abweichen getrieben. Der Weichepflichtige misst das Changiren der Lichter des Kurhalters einem Abweichen desselben bei, während nur seine eigene seitliche Ortsversetzung diesen Effekt hervorrief.

Es erhellt aus alle dem die Nothwendigkeit der Aufstellung von Rudertabellen zur Bestimmung der Kurven bei verschiedenen Ruderwinkeln, verschiedener Fahrgeschwindigkeit und verschiedenem Tiefgange.

In Fig. 249 ist beispielsweise die sehr günstige Durchschnittsleistung eines Dampfers von etwa 100 Meter Länge und etwa 2000 Tonnen Deplacement dargestellt. Viererlei muss der Schiffsführer nothwendig kennen:

1. die Zeit und Distanz, um sein Schiff bei verschiedener Fahrt (volle, halbe Kraft und langsam) ausser Fahrt zu setzen;

2. die Länge der Sehne des Drehkreises vom Ausgangspunkte aus bei verschiedener Fahrt bis zu einer Kursänderung um 1 bis 8 Strich;
3. die Grösse des Winkels zwischen Sehne und ursprünglichem Kurs, letzteren bei Mittschiffsruder gedacht;
4. die Wirkung der verschiedenen Ruderwinkel (10°, 20°, 30° etwa) bei verschiedenem Tiefgange und bei verschiedener Fahrt nach Raum und Zeit. Dazu gehört auch die Kenntniss des Derivationswinkels und des Zeitbedarfes, um das Ruder an Bord zu legen.

Viele, sehr viele Steuerleute wissen nicht, wie viel Grad das Ruder nach der einen oder anderen Schiffsseite gedreht werden muss, um einen bestimmten Drehungseffekt zu erzielen, ja nicht einmal wie weit es überhaupt an Bord gelegt werden kann.

Vielfach erkundigen sich die Lootsen bei Uebernahme der Schiffsführung nicht nach dessen Fahrgeschwindigkeit und Drehungsfähigkeit und werden auch von den Schiffern nicht ohne Weiteres davon in Kenntniss gesetzt.

Es ist oft, ja meist den Schiffern und Maschinisten so wenig wie den Lootsen bekannt, wie viel Zeit die Maschine und das Schiff benöthigen, um die Maschinenleistung zu vergrössern, zu verringern, aufzuheben und nach der entgegengesetzten Richtung wirken zu lassen oder die Maschine wieder nach der früheren Richtung arbeiten zu lassen.

Lieutenant Fletcher von der Vereinigten Staaten Marine hat als Formel für die Berechnung der Strecke, welche ein Schiff bei rückwärts schlagender Schraube noch zurücklegt, bevor es zum Stillstande kommt, unter Voraussetzung der Bekanntschaft der abgelaufenen Zeit und der Fahrgeschwindigkeit gefunden:

$$\frac{\text{Knotenzahl} \times \text{Sekunden} \times 7}{10} = \text{Distanz in Fuss englisch.}$$

$$\text{Z. B. } \frac{9 \text{ Knoten} \times 420 \text{ Sekunden} \times 7}{10} = 2646 \text{ Fuss englisch,}$$
$$= 8 \text{ Schiffslängen (à 330 Fuss engl.)}$$

Das ergiebt durchschnittlich bei Umstellung der Maschinen aus Volldampf voraus in Volldampf rückwärts 5—8 Schiffslängen. Ist das Schiff nicht beladen, sondern leer, so verringert sich die Distanz etwa um die Hälfte.

Es ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, dass mehr als $^9/_{10}$ aller deutschen Handelsschiffsführer die Kenntniss der angeführten Thatsachen abgeht.

Zur Veranschaulichung der Bedeutung einiger dieser Faktoren mögen folgende Angaben dienen:

Die deutschen Panzerschiffe „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“ konnten 1885 bei 12 Knoten Fahrt erst auf ca. 600 Meter (= 6 Schiffslängen) von Volldampf voraus durch Volldampf rückwärts zum Stillstand gebracht werden. Um das Ruder von mittschiffs hart an Bord (30°) zu legen, bedurften sie bei dieser Fahrt etwa 70 Sekunden. Inzwischen betrug der Ortswechsel etwa 470 Meter. Der Diameter des Kreises machte etwa 660 Meter aus. Die volle Ruderwirkung trat erst nach etwa 2 Minuten ein. Erst in ca. 2 Schiffslängen Abstand drehten sie von der alten Kurslinie ab. Bevor das Ruder hart an Bord gelegt war, hatten sie schon eine Drehung von 2 Strich gemacht. Ihre Fahrteinbusse betrug nahezu 40 Prozent.

Bei gewöhnlicher Dünung gebrauchte der „Friedrich Karl“ 2 Minuten mehr zur Beendigung seines Vollkreises als bei schlichtem Wasser (hier ca. 7 Minuten).

Die Korvette „Hertha“ hatte bei 9 Seemeilen Fortgang 33 Sekunden nöthig, um ihr Ruder auf 35° hart an Bord zu legen und avanzirte inzwischen 140 Meter. Der Durchmesser ihres Drehkreises betrug ca. 500 Meter.

Der englische Panzer „Achilles“ bedarf 150 Sekunden bei 12 Knoten, um sein Ruder hart an Bord zu legen, das französische Kriegsschiff „Heroine“ 60 Sekunden bei 9 Knoten Fahrt.

Die wichtigsten Ruderwinkel in der Praxis liegen zwischen 10 und 30°, die äussersten Ruderwinkel zwischen 28 und 40°.

Durch die Formel $\frac{d \,.\, \mathrm{ctg}\, ^2/_3\, \alpha^1}{\mathrm{ctg}\, ^2/_3\, \alpha} = d^1$ lässt sich für jeden Ruderwinkel der Durchmesser bestimmen, wenn eine Beobachtung gegeben ist, vorbei d den Durchmesser und α den Ruderwinkel bezeichnet.

Sehr instruktiv sind drei successive Kreisläufe des französischen Kriegsschiffes „Heroine“ (80 Meter lang) mit je 12, 8, 4 Knoten Fahrt

(Siehe Fig. 250 im Anhang.)

bei einem Ruderwinkel von 35°. Der 8 Knotenkreis beanspruchte 8 Minuten 36 Sekunden, der 12 Knotenkreis beanspruchte 7 Minuten 15 Sekunden. Nicht weniger belehrend ist die Wirkung von Wind und Strom bei zwei weiteren Kreisläufen der „Heroine“ mit je $8^1/_2$ Knoten Fahrt bei einem Ruderwinkel von 25° und $3^1/_2$ Knoten Fahrt bei einem Ruderwinkel von 35°.

(Siehe Fig. 251 u. 252 im Anhang.)

Die durchlaufenen Räume sind mit Angabe der von Punkt zu Punkt gebrauchten Zeiten markirt.

Man sieht: trotz gleichen Durchmessers sind die Kurven, welche zu demselben gehören, nicht von gleicher Form. Denn das Schiff durchläuft nicht in derselben Zeit gleiche Wegstrecken. Es hat nicht einen konstanten Abtriftswinkel. Die kleinste Kurve beschreibt ein Schiff — von Wind, Strom und Seegang abgesehen — bei grösstem Ruderwinkel und kleinster Fahrt. Wie schon früher bemerkt, steht der Durchmesser des Drehkreises in konstantem Verhältnisse zur Schiffslänge. Der Coëfficient, mit welchem man die Länge vervielfältigen muss, um den Kreisdurchmesser zu erhalten, schwankt bei sehr gut drehenden Schiffen zwischen 5,5 und 10,5 ist also im Durchschnitt 8, wobei ein Ruderwinkel von 35° und eine Ruderfläche von $^1/_7$ der eingetauchten Fläche des Hauptspantes vorausgesetzt ist. Die Anfangskurve wird durch Verkürzung der zum Ueberlegen des Ruders nöthigen Zeit verkleinert. Dies Moment ist überaus wichtig. Meist beträgt die Ruderfläche $^1/_6$—$^1/_8$ der Hauptspantsbreite. Das ist aber durchgehends zu klein. Sie sollte $^1/_5$ der Breite des Hauptspantes sein.

Zur Illustrirung der Wirkung des einfachen Stoppens der Maschine bei Hartruder diene folgendes Beispiel aus den Manövertabellen der Heroine. Bei 10,8 Knoten und 28° Ruderwinkel machte das Schiff nach 1600 Meter und 13 Minuten noch 2 Knoten Fahrt (1 Meter per Sekunde).

Lag das Ruder dagegen mittschiffs, so hatte die „Heroine“ nach 2000 Meter Weges noch 1 Meter Fortgang in der Sekunde und lag erst nach 3150 Meter und

33 Minuten still im Wasser. Nach 2250 Meter und 18 Minuten hatte sie noch 0,90 Meter Fahrt per Sekunde.

Was die Umkehrung der Maschine aus Volldampf vorwärts auf Volldampf rückwärts, gegen welche die meisten Kapitäne eine so grosse Abneigung haben, anlangt, so ist die Thatsache wichtig, dass, wie Lewal berichtet, dieses Manöver nach dem Zeugniss der hervorragendsten Maschinisten der französischen Marine ganz zweifellos unschädlich und gut ausführbar ist.

Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit unter Volldampf rückwärts ist zu bemerken, dass dieselbe selten mehr als die Hälfte der Fahrt unter Volldampf vorwärts ausmacht. Darauf, dass hier der Wind den grössten Einfluss übt, ist gegebenen Ortes hingewiesen.

Ein Beispiel einer kurzen Rudertabelle ist in Nachfolgendem gegeben, und ebenso in Fig. 253 ein Beispiel eines Diagrammes.

Mangels exakter Angaben über die Drehfähigkeit eines Schiffes kann man einen ungefähren Anhalt gewinnen, sofern nur der Ursprungskurs, eine gegebene Kursänderung, die hierzu benöthigte Zeit und die Fahrt bekannt sind. Z. B. ein Schiff steuert SOzO, macht 12 Knoten Fahrt, giebt Hartruder und fällt in 5 Minuten bis SSW ab, also 7 Strich.

Der Ansatz $\frac{5}{7} \cdot 32 \cdot 12$ ergiebt den Diameter des Kreises, nämlich:

7 (Strich): 5 (Minuten) = 1 (Strich): $\times$ = 43 Sekunden,
43 (Sekunden) · 32 (Strich) = $22\frac{1}{2}$ Minuten,
$22\frac{1}{2}$ (Minuten) · 12 (Knoten) = 270 Meter Durchmesser.

Resultat ist: ein Schiffsführer, welcher die Manövrireigenschaften seines Schiffes bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten, verschiedenen Ruderwinkeln und verschiedenem Tiefgange, bei verschiedenem Seegange und verschiedenen Windrichtungen, sowie den Raum- und Zeitbedarf bei den verschiedenen Manövern nicht kennt, ermangelt der in seiner Person nothwendigen Gewähr, in zweifelhaften Fällen dem Strassenrechte erfolgreich Genüge zu leisten.

Das, was in der Praxis unter der Rubrik „falsche Kurs- und Distanzschätzung“ figurirt, ist im Grunde in der erdrückenden Mehrzahl der Fälle eine falsche Vorstellung, richtiger Unkenntniss hinsichtlich der Manövrireigenschaften des eigenen Schiffes. Daher liegt auch die Hauptursache aller Kollisionen darin, dass die resp. der Schiffer zwar an sich richtig handeln, aber zu spät. Zu früh ist unnöthig, wenn auch unschädlich. Den Abstand zwischen „zu früh“ und „zu spät“ können sie wegen Unkenntniss der Manövrireigenschaften ihres Schiffes nicht sicher schätzen und verlieren so die kostbare Zeit. Um nicht zu früh zu handeln, warten sie zu lange. Das Trägheitsgesetz — verstärkt durch falsche Vorstellungen über das Dreh- und Stoppmoment der Schiffe — prävalirt über die Energie der Fassung eines bestimmten Entschlusses und der Ausführung gefasster Beschlüsse. Die durch die erwähnte Unkenntniss bedingte Verkennung der Bedeutung des im Strassenrechte urgirten Momentes der „Annäherung“ lässt den zum Handeln richtigen Zeitpunkt verpassen.

Beispiel einer Rudertabelle.

I. Volle Kraft: 15 Knoten.
 ? Umdrehungen.
 ? Feuer.
 ? Dampfspannung.
 ? Tiefgang vorne und hinten (volle Ladung).
 ? Pferdekräfte.
 ? Deplacement.

Ruderwinkel	Kursänderung um ? Strich	Sehnenlänge ? Schiffslängen für B. B. Kreis	Sehnenlänge ? Schiffslängen für St. B. Kreis	Sehnenwinkel ? Grad	Zeit ? Minuten ? Sekunden für B. B. Kreis	Zeit ? Minuten ? Sekunden für St. B. Kreis	Abtriftswinkel ? Grad für B. B. Kreis	Abtriftswinkel ? Grad für St. B. Kreis	Fahrtverlust ? Knoten für B. B. Kreis	Fahrtverlust ? Knoten für St. B. Kreis
10°	2	$2^1/_2$	$2^1/_4$	5	1	$0{,}55$	6		2	
	4	$4^1/_4$	4	10	$1{,}30$	$1{,}20$				
	6	$6^3/_4$	$6^1/_4$	20	$2{,}10$	2				
	8	$8^1/_2$	8	30	$2{,}50$	$2{,}30$				
20°	2						10		4	
	4									
	6									
	8									
35°	2						18		6	
	4									
	6									
	8									

II. Halbe Kraft: 10 Knoten.
III. Langsam: 5 Knoten.
IV. Volle Kraft rückwärts:
 a) Ruder mittschiffs,
 b) Ruder hart Steuerbord,
 c) Ruder hart Backbord.
V. —? Modifikationen durch Wind, Seegang, Tiefgangsänderung etc.

3. Unkenntniss, falsche Auslegung und Verachtung des Gesetzes sind eine böse Saat, aus welcher unglaublich viel Unheil entspringt.

Bei Konstatirung einer oder der anderen dieser Ursachen pflegt dann sehr gewöhnlich von dem Uebelthäter zu seiner Entschuldigung darauf hingewiesen zu werden, dass sein zum Ausweichen verpflichtet gewesenes Schiff unter den obwaltenden Verhältnissen thatsächlich in der ungünstigeren Lage gewesen sei. Das mag richtig sein, ist aber an sich kein ausreichender Exkulpationsgrund. Die Schuld bezw. Schuldlosigkeit an einem Schiffzusammenstosse wird nach ein für alle Mal festgestellten äusseren Merkmalen erkannt. Dieses Feststellen unverrückbarer äusserer Kennzeichen trägt wesentlich zur Vereinfachung der Scheidung von Recht und Unrecht bei.

Zu gleichem Zwecke hat man in der Havariegrosseberechnung und bei Kaskoversicherungen den festen Abzug von $^1/_3$ für den Unterschied zwischen „alt und neu“ angenommen. Aus demselben Grunde hat das Recht zur Bemessung der Handlungsfähigkeit des Menschen feste Altersgrenzen gezogen, den Interessenanspruch aus dem Verzuge bei Geldzahlungen in die Schranken des sogenannten gesetzlichen oder Verzugszinsfusses gebannt u. s. w. u. s. w.

Das Gesetz muss eben Durchschnitte machen, die im Einzelfalle bald zu weit, bald zu eng, bald zu gross, bald zu klein, bald zu hart, bald zu lax sind, die aber im Grossen und Ganzen ihre empirische Berechtigung in sich tragen.

Der Richter thut daher wohl, mit der Beurtheilung von Gesetzesübertretungen es sehr strenge zu nehmen.

Eine exemplifizirende Blüthenlese der häufigsten Fehltritte soll hier in der Reihenfolge der Artikel des Seestrassenrechtes besprochen werden.

art. 2.

Die Positionslichter sollen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden. Leider geschieht dies vielfach nicht. Statt vieler anonymer Denunziationen dieser Thatsache sei das Zeugniss des Sir Montagu Burgoyne aufgeführt. Derselbe schrieb an Bord seiner Yacht zu Leghorn am 8. April 1873 an die „Times“:

> „Ich erlaube mir, die Hoffnung auszusprechen, dass wirksamere Mittel ergriffen werden möchten, um die Befolgung der Vorschriften hinsichtlich der Lichterführung zur Nachtzeit wenigstens auf englischen Schiffen zu erzwingen. Denn während einer sechsmonatlichen Kreuzfahrt auf meiner Yacht im Mittelländischen Meere hatte, wie ich auf das Bestimmteste versichern kann, die Hälfte aller Schiffe und Dampfer, welche ich bei Nacht passirte, überhaupt keine Lichter. Und von vielen von ihnen, besonders den Dampfern, weiss ich, dass es englische waren.“

Findet unter solchen Umständen eine Kollision statt, so kann man ziemlich sicher sein (man kann ruhig 100 gegen 1 wetten), in der Verklarung der stereotypen Formel zu begegnen: „unsere Laternen brannten ordnungsmässig hell und klar!“

art. 3 und 6.

Die Seitenlichter sollen beide mindestens 2 Seemeilen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein.

Die grüne Laterne entspricht dieser Anforderung nur zu häufig nicht, weil Dicke und Durchmesser des Dochtes gleich dem der rothen Laterne sind, während sie stärker und grösser sein müssen, um die gleiche Lichtstärke wie durch das rothe Glas zu erzielen.

Diese Lichter sollen nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht über den anderen Bug scheinen. Das thun sie aber in praxi allgemein in mehr oder weniger erheblicher Weise, durchgehends aber in verschiedenem Maasse. Dadurch werden in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer, welche bei unveränderter Ruderlage sich an Steuerbord passiren würden, verleitet, über Steuerbord zu gehen und den Kurs des Gegners zu kreuzen, d. h. aus einer gefahrlosen in eine gefahrbringende Position überzugehen.

Auch kann es, selbst wenn die Kurse in einem stumpfen Winkel von vorne auf einander treffen, vorkommen, dass man auf dem einen Schiffe beide, auf dem anderen nur eins der Seitenlichter des Gegners in Sicht bekommt und nun beide Schiffe über den konträren Bord drehen.

Gar nicht selten ist es, dass die Lichtschirme so niedrig sind, dass von dem höheren Schiffe aus beide Seitenlichter des niedriger zu Wasser liegenden Schiffes sichtbar sind, obgleich beide Schiffe sich vielleicht 2 bis 3 Strich an Back- oder Steuerbord peilen, eben weil die Lichter des tiefliegenden Schiffes oben über den Schirmrand hinweg in Folge des hohen Standortes des Beobachters sich präsentiren.

art. 7.

Die tragbaren Seitenlichter auf Fahrzeugen mit geringem Freibord sollen rechtzeitig bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen gezeigt werden. Sie werden aber durchgängig erst auf eine Distanz gezeigt, welche, den Drehkreis des anderen Schiffes zu vermeiden, nicht mehr gestattet.

Demselben Fehler begegnet man oft bei dem Heckfeuer des art. 11.

art. 13.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall soll mit mässiger Geschwindigkeit gefahren werden. Geschieht das im Leben? Der Verlust vieler Hunderte von Menschenleben und Schiffen durch Kollisionen im Nebel giebt eine erschreckende Antwort. Mässig ist nur die Fahrgeschwindigkeit, welche es gestattet, beim Insichttreten eines anderen Schiffes diesem mit Ruder-, Maschinen- oder Segelmanöver aus dem Wege zu gehen. Ist das Sehfeld so beschränkt, dass es hierzu an Raum und Zeit selbst bei der geringsten zur Erhaltung der Manöverirfähigkeit nöthigen Fahrgeschwindigkeit gebricht, so darf das fragliche Schiff überhaupt nur so viel Fahrt machen, als eben unvermeidlich ist, d. h. es muss beidrehen (beiliegen genügt regelmässig nicht), oder, wo Ankergrund sich findet, eventuell vor Anker gehen. Das gebietet die gute Seemannschaft und der sie fordernde art. 24 des Strassenrechtes. Dass dieses Ankern, wo es angängig ist, besser ausserhalb als innerhalb der grossen, regelmässigen Dampferwege, überhaupt der besuchten Fahrstrassen, zu erfolgen hat, folgt ebenfalls aus art. 24.

Die Angemessenheit dieser Forderung erhellt schon aus der regelmässigen Geringfügigkeit an der zur Ausführung eines Manövers disponibeln Zeit. Kommen zwei Dampfer z. B. mit 12 Knoten Fahrt sich entgegen, so vergehen von dem Augenblicke des Insichtkommens der Toplichter bis zum Aufeinandertreffen der Schiffe bei klarem Wetter nur $12^1/_2$ Minuten und vom Erblicken des rothen oder grünen Lichtes gar nur 5 Minuten. Bei nebeligem Wetter vermindern sich diese Zeiträume, welche man bei der schweren Manöverirfähigkeit unserer Schiffskolosse als sehr kurze bezeichnen muss, natürlich ganz bedeutend. Bei einer Sichtweite von knapp $^1/_2$ Seemeile würden die Schiffe bei obiger Fahrt in einer Minute an einander sein. Nebelwetter ermöglicht eben ein Insichtkommen von Schiffen erst auf so kurze Distanzen, dass das Handeln der augenblicklichen Entschliessung sozusagen auf dem Fusse folgen muss. Die Gefahr aus dieser Thatsache ist ohne weiteres klar.

art. 14.

Die Seglerfahrregeln geben bei Tage trotz mancher Verschiedenheit der Anschauungen über die Grenzen von „bei dem Winde", „mit raumem Winde" und „vor dem Winde" im Grossen und Ganzen verhältnissmässig wenig Beispiele von missverständlichen Gesetzesauslegungen in dieser Beziehung seitens der Schiffer. Ueber ihre Mängel bei Nacht wird bei der Kritik der Fahrregeln gehandelt werden. Zahlreiche Fehlgriffe und Irrungen veranlasst dagegen das Moment der „gefährlichen Annäherung" und die freigestellte Wahl des Rudermanövers. Bei Tage, wo die gegenseitige Nähe zum Schneidepunkte der Kurse sich oft mit genügender Genauigkeit annähernd gissen lässt, werden im Allgemeinen weniger Zweifel darüber bestehen, ob der Weg vor dem Bug vorüber oder hinter dem Heck des Gegners der angezeigte ist. Je näher das weichepflichtige Schiff im Vergleich zum Kurshalter diesem Kreuzungspunkte sich befindet, um so unbedenklicher wird das Kreuzen des Buges (des Kurses) des Gegners sein. Im Zweifel wird dieser Weg besser vermieden. Bei Nacht dagegen, wo der Kurs des Gegners erst aus Konstanz oder Wechsel der Peilung innerhalb weiter Grenzen vermuthet, nicht eigentlich erkannt, geschaut, gesichtet werden kann, empfiehlt sich die alte Klugheitsregel, nur dann vor einem mit Steuerbordhalsen beim Winde liegenden Schiffe vorüberzusegeln, wenn das Licht dieses Schiffes sich mindestens 4 Striche in Lee befindet, in allen anderen Fällen dagegen auf dasselbe hinzudrehen und unter dessen Heck zu passiren.

Und speziell der Backbordhalser am Winde muss daher stets und darf nur so viele Segel führen, dass er jederzeit in der Lage ist, prompt abhalten zu können, d. h. er soll in der Regel zur Nachtzeit, namentlich bei mangelhafter Sichtigkeit der Luft, Besahn und Bagiensegel nicht führen, so lange er ohne dieselben am Winde liegen kann.

art. 15.

Die alte sogenannte Backbordruderregel (Pinne an Backbord) für Dampfer auf entgegengesetzten Kursen gerade oder nahezu recht voraus ist an die Bedingung des „In-Sicht-seins" geknüpft.

Sehr allgemein ist nun aber die Unsitte, auf das Signal einer Dampfpfeife im Nebel ungefähr voraus hin mit einem Pfiffe zu antworten und gleichzeitig, bevor etwas in Sicht ist, das Ruder (d. h. Pinne) Backbords zu legen. Das ist aber ein äusserst gewagtes Manöver. Denn die Schallrichtung eines gehörten Nebelsignals lässt sich nicht auf halbe und Viertelstriche bestimmen. Sehr häufig wird man durch ein solches Verfahren das eigene Schiff quer vor dem Bug des Gegners werfen. Das Richtige ist, nach Ertönen des Signales, z. B. eben an Steuerbord voraus, die Maschine zu stoppen resp. unter Umständen rückwärts schlagen zu lassen, um besser in der Lage zu sein, beim Insichtkommen des Gegendampfers nach den Umständen manöveriren zu können. Ist der Schauplatz der Handlung ein Strom mit Fluth und Ebbe und die Fluth entgegen, so lässt sich ein Schiff in Fahrt gegen die Fluth noch längere Zeit, wie bekannt, steuern, auch wenn die Maschine stille steht.

Entspricht die Anbringung der Seitenlichter in sehr hohem Grade dem Gebote des art. 3 d, so sind beide Positionslichter eines entgegenkommenden Schiffes dann nicht sichtbar, wenn man sich in dem dunkeln Kegel vor dem Schiffe befindet. Nun findet aber zum Glück ein vollständiges Verschwinden beider Seitenlichter im See-

verkehre eigentlich niemals statt. Man sieht vielmehr auf den zwei sich entgegenkommenden auf gerader Kurslinie fahrenden Schiffen bald das grüne, bald das rothe Licht des Gegners. Viel häufiger sieht man allerdings beide Seitenlichter eines gerade entgegenkommenden Schiffes selbst noch $1/2$ Strich oder mehr an Backbord- oder Steuerbordbug, weil dieselben entgegen dem art. 3 d, ziemlich stark überscheinen, und diese Situation birgt allerdings erhebliche Gefahren in sich.

art. 16.

Die Bordregel für Dampfer ist durch ihre Einfachheit ausgezeichnet, wird aber vielfach schlecht befolgt. Das will sagen: Der Führer des weichepflichtigen Dampfers giebt so viel Steuerbordruder (Pinne an Backbord), dass er den Gegendampfer etwa $1/4$ Strich auf Backbord bekommt. Diese Peilung hält er dann fest, indem er das Ruder stützen und allmählich an den anderen Bord legen lässt, um schliesslich hart unter dem Heck des Gegendampfers vorbei zu schiessen. Oder aber er weicht überhaupt erst so spät aus, dass er den Kurs des Gegners direkt unter dem Heck desselben schneidet.

(Siehe Fig. 254 im Anhang.)

Ein solches Experiment glückt eigentlich nur einem halsstarrigen oder höchst leichtsinnigen Gegner gegenüber, der im Bewusstsein, dass er „das Strassenrecht habe", unbekümmert darauf losdampft. Ein sorgfältiger, vorsichtiger und gewissensstrenger Schiffer wird in der Lage des Schiffes F (Fig. 254) vor dem Schiffe E in der Position b wahrscheinlich abweichen oder wenigstens die Maschine rückwärts schlagen lassen und hierdurch die Kollision unvermeidlich machen. Im Prinzip gleich liegt der Fall in Fig. 254a. Die Annahme ist, dass die beiderseitigen Fahrgeschwindigkeiten derartig sind, dass, wenn A sich in a befindet, B schon b erreicht hat, so dass A unter dem Heck von B im Abstande fast einer Schiffslänge passirt. Mindert B aber seine Fahrt, so wird er sich gleichzeitig mit A im Punkte a befinden. Selbst wenn A seine Maschine rückwärts schlagen liesse, würde dies keine wesentliche Aenderung herbeiführen, da B wahrscheinlich statt hinten jetzt vorne getroffen werden oder in A hineinlaufen würde.

(Siehe Fig. 254a im Anhang.)

Das Kurshalten erscheint in solchen Fällen als der reine Selbstmord. Und die Verheissung eines Schadenersatzanspruches für den Fall einer Kollision unter solchen Umständen ist kein Trost oder Lohn, sondern der reine Hohn. Was nützen dem Ertrunkenen noch Geld und Geldeswerth? Nicht der Kurshalter, welcher, statt sich dem Zufalle mit muhamedanischem Fatalismus anheimzugeben, entschlossen — wenn auch vergeblich — handelnd eingreift und vom Kurse abweicht oder die Fahrt hemmt, trifft die Schuld an dem Zusammenstosse, sondern den Weichepflichtigen, in dessen Hand es lag, eine Situation nicht herbeizuführen, in welcher Passivität von dem Kurshalter zu fordern, Uebermenschliches verlangen heisst.

Als Regel wird man vielmehr den Satz aufstellen dürfen:

> Der Weichepflichtige soll im Zweifel unter dem Heck des Gegners passiren, d. h. auf denselben hindrehen. Er soll diese Drehung so zeitig und so deutlich erkennbar durchführen, dass seine Krümmungsbahn der Kurslinie des Gegners nicht in Besorgniss erregender Weise nahe kommt.

Das Maximum des Erlaubten ist in Fig. 255 veranschaulicht.

In dem Momente, wo die Schiffe parallel liegen (C^1 resp. B^1 und D^1, oder A^1 und D), muss ein jede begründete Befürchtung einer Kollision, wenn auch nur durch Zusammenklappen der Schiffe, ausschliessender Abstand zwischen den beiden Schiffskörpern sich befinden. Nur wenn der Kurshalter dem Kreuzungspunkte der Kurse unvergleichlich viel näher ist, als der Weichepflichtige, mag letzterer mit einer geringfügigen Kursänderung sich begnügen. Und ebenso kann er getrost vor dem Buge des Gegners vorüberlaufen, wenn er jenem Punkte sehr nahe, der Gegner ihm noch sehr ferne ist. Aber es dürfen über diese Position auch keine Zweifel irgendwie beachtlicher Natur bestehen. Es ist und bleibt immer — d. h. von ganz ausserordentlichen Umständen abgesehen — ein ungerechtfertigtes Wagniss, wenn das ausweichende Schiff seinen Kurs so nahe an den des kurshaltenden heranführt, dass schon ein unvermeidliches Schwanken der Kursrichtung des letzteren z. B. in Folge des Gierens um $^1/_2$ bis 1 Strich zu einer Kollision führen muss.

art. 18.

Das praktisch wichtigste Manöver in der Dampffahrkunst ist wegen seiner bei drohenden Kollisionen überaus häufigen Anwendung: das plötzliche Umkehren der Schraube von „Voll Dampf vorwärts“ in „Voll Dampf rückwärts“, d. h. also während das Schiff noch erhebliche Fahrt voraus besitzt.

Einzelschraubendampfer können nun aber ihren Evolutionsbogen durch geschicktes Reversiren der Maschine zur rechten Zeit doch nur wenig verkürzen.

Der Unterschied ist innerhalb der ersten 4 Striche nur geringfügig. Auch alterirt grössere oder geringere Geschwindigkeit im Allgemeinen nicht wesentlich den Evolutions- oder Anfangsdrehraum. Daher spricht auch art. 18 von einem Mindern und Stoppen etc. der Fahrt, d. h. der Bewegung des Schiffes durch das Wasser, nicht von einem Mindern und Stoppen etc. der Maschine.

Der art. 18 ist eine Fahrt-, keine blosse Maschinenregel. Das Reversiren der Maschine, welches die Vorwärtsfahrt bis zum Zusammenstosse nicht aufhebt, ist kein Rückwärtsgehen im Sinne des Gesetzes, sondern ein einfaches Mindern der Fahrt. Das wird ganz allgemein ignorirt.

Die Zweifel, welche bei den Schiffsführern vielfach über das Verhältniss des art. 18 zum art. 16 bestehen, lösen sich sehr einfach aus dem Begriffe der „Annäherung“ im Sinne des art. 18. Hier bedeutet Annäherung diejenige fortgesetzte Ortsänderung, welche die Tendenz hat, 2 Schiffe, von welchen mindestens das eine ein Dampfer ist, schliesslich gleichzeitig in denselben Raumabschnitt zu verlegen. Jede andere Annäherung ist keine Annäherung im Sinne des Gesetzes. Nur für den Fall dieser Annäherung ist der art. 18 gegeben.

Hieraus folgt: Da, wo eine Kursänderung so weit entfernt und so zeitig bewerkstelligt werden kann und wird, dass die Schiffe einander schon in derjenigen Entfernung vom Kurskreuzungspunkte klaren, welcher das zum Ausweichen verpflichtete Dampfschiff bedarf, um durch Rückwärtsarbeiten seiner Maschine mit voller Kraft ausser Fahrt gesetzt zu werden, da tritt der art. 18 nicht in Kraft. In allen übrigen Fällen greift er Platz.

art. 19.

Die fakultativen Dampferkurssignale sind an die Voraussetzung des Insichtseins des anderen Schiffes geknüpft. Es wird aber mit ihnen in der Praxis ein dreifacher Missbrauch getrieben, indem man sie verwendet:

a) als blosses Erkennungszeichen und Gruss während des Passirens. Das thun oft gute Bekannte unter sich;
b) als Warnungs- und Aufforderungszeichen an andere Schiffe, um diese zum Ausweichen zu veranlassen. Das thun besonders die Lootsen auf Flüssen;
c) als Kurssignale im Nebel auf ein Nebelsignal hin, ohne dass ein Gegner in Sicht ist. Das thun die Schiffsführer, man kann wohl sagen, ziemlich allgemein.

Diese Kurssignale sind nicht eigentliche Fahrt-, sondern Ruder- und Maschinengangssignale. Sie zeigen den noch nicht erkennbaren, aber durch ein in Ausführung begriffenes Ruder- oder Maschinenmanöver vorbereiteten und alsbald in die Erscheinung tretenden Kurs- oder Fahrtwechsel an.

Das Manöver des Ruderlegens oder des umgekehrten Maschinenganges kann dem Signale, dem es vorhergehen soll, stets sogleich, die Kurs- oder Fahrtänderung demselben aber erst nach längerer Zeit entsprechen.

Die eigentliche Domäne der Kurssignale sind die engen und gewundenen Fahrwasser und ihre Hauptanwendungsfälle die Bewegung sich begegnender Dampfschiffe auf den Demarkationslinien (art. 15, 16, 20), also in den Fällen des Zweifels über die anwendbare Regel, und die dem Gegner nicht oder nur schwer erkennbaren Hinderungsgründe, welche es für den einen Dampfer thunlich erscheinen lassen, vom Strassenrechte abzugehen.

Die überflüssige und zu Irrthümern Anlass gebende heutzutage vielfach übliche Pfeiferei ist nur von Uebel.

art. 20.

Der Ueberholer oder Nachfahrer soll dem Vorfahrer ausweichen. Aber welches Schiff ist ein überholendes, welches ein den Kurs des Gegners kreuzendes?

Darüber stehen in der Praxis sich zwei Ansichten schroff gegenüber. Nach der einen ist nur dasjenige Schiff ein überholendes, welches in dem Kielwasser des Vorfahrers oder nahezu in demselben dem Vormanne aufläuft und letzteren Falls den Kurs desselben vor dem Buge kreuzt.

(Siehe Fig. 256 im Anhang.)

Nach der anderen Meinung ist dasjenige Schiff ein überholendes, dessen Kurs mit demjenigen des anderen Schiffes einen kleineren Winkel als 8 Striche, also höchstens von 89 Grad, derart bildet, dass die Kurse vor den Schiffen zusammenstossen, und welches bei grösserem (wenn auch minimal grösserem) Abstande vom Schneidepunkte beider Kurse eine grössere (wenn auch minimal grössere) Fahrgeschwindigkeit besitzt.

(Siehe Fig. 257 im Anhang.)

Die letztere Definition widerspricht gleichmässig dem Sprachgebrauch, welcher den Ueberholer als Nachmann resp. Hintermann ansieht, wie dem praktischen Bedürfniss, welches vor der Unerkennbarkeit des Kurswinkels von 89 Grad oder etwas weniger und der minimalen Abstandsdifferenz vom Schneidepunkte der Kurse zurückschreckt.

Die erstere Auslegung ist entschieden zu eng und wegen der unnöthigen und unbilligen Beschwerung des Vordermannes bedenklich.

Ein überholendes Schiff ist vielmehr dasjenige schneller fahrende Schiff, welches hinter der Dwarslinie des Vorfahrers peilt und einem Kurs anliegt, welcher den des Vormannes vor dessen Buge schneidet. Mit Rücksicht auf die Lichtergrenze ist es zweckmässig wegen des art. 11, bei Nacht diese an die Stelle der Dwarslinie zu setzen. Also ein zweifacher Begriff des Ueberholens!

Die praktisch wichtige Frage, ob nach dem Einholen des Vormannes, d. h. sobald beide Schiffe in gleicher Höhe resp. in gleichem Abstande vom Kreuzungspunkte der Kurse sich befinden, das überholende Schiff ein solches bleibt oder sich in ein einfaches kurskreuzendes verwandelt, ist ohne Weiteres nicht zu entscheiden. Es ist hier die alte Warnung: distinctio subtilior adhibenda est zu beherzigen. Die Unterscheidung ergiebt sich aus dem Momente der Distanz. Diese Distanz ist, genau genommen, die Summe der Radien der Drehkreise beider Schiffe.

Das Ueberholen beginnt am Tage mit der Ueberschreitung der Dwarslinie, also nach Beendigung des Einholens, und zwar innerhalb eines Raumes, in welchem das überholte Schiff, wenn es strassenpflichtig wäre, durch Drehen nach dem Gegner hin von demselben nicht mehr frei gehen würde, falls dieser, statt seinen Kurs beizubehalten, auf ihn gleichfalls zudrehte.

Ein Ueberschreiten der Dwarslinie jenseits dieser Grenze, also ausserhalb der Radien der Drehkurven beider Schiffe, ist ein Kreuzen des Kurses des langsamer fahrenden Schiffes und schiebt diesem gegebenen Falls die Strassenpflicht zu.

Da man aber fast nie die Drehfähigkeit des langsameren Schiffes beim Auflaufen kennt, so muss der Hintermann, wenn er ganz sicher gehen will, entweder diesen Abstand so gross wählen, dass ein jedes Schiff von der Art und dem Charakter des bisherigen Vormannes innerhalb desselben einen Halbkreis beschreiben könnte, ohne den Kurs des Gegners bei entgegengesetzter Drehung desselben zu berühren, oder er muss sich selbst als überholendes Schiff betrachten und dessen Pflichten auf sich nehmen.

Denn weil das langsamere Schiff, falls es strassenpflichtig ist, beliebig ausweichen darf, so darf das schnellere, bisher auflaufende Schiff ihm die eine der Ausweichungsmöglichkeiten (das Hindrehen auf den Gegner) nicht benehmen; und thut es das, indem es jenem zu nahe geht, so muss es dafür seinerseits die Strassenpflicht auf sich nehmen.

Es genügt aber für die Praxis, um einen festen Maassstab zu haben, als Normalabstand den Durchmesser des eigenen Drehkreises, d. h. des Drehkreises des aufgelaufenen Schiffes, zur Basis zu nehmen. Denn — und dieses ist der ungünstigste Fall! — wenn beide Schiffsführer das Strassenrecht nicht zu haben vermeinen und auf einander zudrehen, um unter dem Heck des Gegners zu passiren, so werden sie bei gleicher Grösse der Drehkreise endlich parallel laufen. Natürlich ist der Abstand um so viel grösser gedacht als die Summe beider Drehkreisradien, wie erforderlich ist, um ein Zusammenklappen zu vermeiden.

Ist der Drehkreis des überholten Schiffes kleiner als der des Ueberholers, so werden sie einander nie berühren. Ist er dagegen grösser, so ist allerdings die Gefahr des Zusammenstosses nicht ausgeschlossen, aber, da der grössere Kreis den

kleineren zum Theil umfasst, in sehr vielen Fällen nicht von einer erheblichen, Bedenken erregenden Bedeutung.

art. 21.

Die Dampferregel des Steuerbordwalles in engen Fahrwassern wird ganz ausserordentlich oft unbeachtet gelassen. Es ist eine sehr verbreitete Auffassung, dass es dem Gesetze gehorsamen heisse, wenn man sich in der Mitte des Fahrwassers halte und entgegenkommenden Dampfern mit sogenanntem Backbordruder (Pinne an Backbord) ausweiche. Aber das Gesetz befiehlt nicht, nach dem Steuerbordswall hin abzuhalten, sondern sich an dem Steuerbordswall zu halten.

Hiervon giebt es nur zwei Ausnahmen, nämlich die Impraktikabilität wegen Gefahr und die besonderen Umstände, welche ein Abweichen nothwendig machen, z. B. weil der Landungsplatz an Backbordswall liegt und deshalb gerade an dieser Stelle der Dampfer füglich nicht an Steuerbordswall sich befinden konnte.

Ein Hauptfall der Unausführbarkeit des Gebotes des art. 21 wegen Kollisionsgefahr ist der, wo beide Dampfer sich an der unrichtigen Seite des Fahrwassers befinden und kein genügender Abstand vorhanden ist, um bei gegenseitigem Kreuzen des Buges nach Steuerbord einander zu klaren.

art. 22.

Was heisst: Kurs halten? Die Antwort ist nicht so einfach wie die Frage, und Schiffer wie Gerichte nehmen es mit der Auslegung der Pflicht des Kurshaltens bald nicht genau genug (so meist die ersteren), bald viel zu strenge (so meist die letzteren).

Der Begriff des Kurshaltens richtet sich nach der Oertlichkeit und den sonstigen Umständen.

Auf offener See heisst „Kurs halten“: in gerader Linie weiter steuern, mag zu dem Ende das Ruder unbeweglich gehalten oder spielen gelassen werden.

Auf Flüssen, Kanälen etc. heisst „Kurs halten“ für Dampfer: den Grenzen des Fahrwassers folgen, sei es indem man geradeaus, sei es indem man den Windungen des Fahrwassers, des „Tief“, entlang in Kurven steuert. Diese Windungen des Flusslaufes resp. der Fahrbahn und die zu umschiffenden Landzungen sind die grössten Gefahren der Flüsse. Bald werden die Schiffe durch das hohe Land verdeckt und sichten einander erst beim Umfahren der Landspitze in nächster Nähe, bald sichten sie einander jenseits einer niedrigen Landzunge, während ihre Kurse stetig wechseln.

Es scheint gut zu sein, zwei spezielle Fälle namhaft zu machen, in denen keine Kursänderung vorliegt. Der eine betrifft die Dampferflussregel, der andere die Beimwindregel. Ein Dampfer, welcher beim Sichten eines anderen Schiffes näher an die an seiner Steuerbordseite liegende Grenze des Fahrwassers hinangeht, als er ihr bislang war, nimmt keine Kursänderung vor, sondern hält Kurs im Sinne des Gesetzes.

Ein Beimwinder, welcher vor einem anderen weichepflichtigen Segler an den Wind geht, um seinen Kurs zu verdeutlichen, weil er der Halbwindlinie sehr nahe war, hält Kurs im Sinne des Gesetzes. Dagegen wäre dies regelmässig ein Fehler einem Dampfer gegenüber, weil dieser unter allen Umständen sich aus dem Wege

halten muss und vom Segler konstanten Kurs behufs Berechnung seines Ausweichemanövers beanspruchen darf.

art. 23.

Die Abweichungsregel ist wohl die praktisch wichtigste von allen. Es ist eine allgemein gemachte Erfahrung, dass in der erdrückenden Mehrzahl aller Kollisionsprozesse die eine Partei sich auf eine der Fahrregeln stützt, die andere auf die Ausnahme des art. 23.

Der Hauptfall, in welchem das Abweichen ein Recht ist, ist der, wo der Führer des ausweichepflichtigen Schiffes das Ruder nicht so früh und so erkennbar wirksam an Bord legt, dass er den Gegner nicht in Zweifel über das von ihm beabsichtigte Manöver lässt. Ein durch Verspätung oder Unkenntlichkeit oder Schwanken in der Ruderlage hervorgerufener Irrthum des Kurshalters ist zu Lasten des Weichepflichtigen.

Das Abweichen ist aber auch eine Pflicht, nämlich da, wo nach nautischer Kalkulation aus der Sachlage erhellt, dass der weichepflichtige Gegner unmöglich noch durch ein eigenes Manöver die Kollision vermeiden kann, während man selbst hierzu noch möglicher Weise im Stande ist. Dass die Abweichung von der Regel als Pflicht hiernach selten praktisch wird, während sie als Recht häufig geübt wird, ist selbstverständlich.

Es ist also ganz unrichtig, wenn eine weitverbreitete Rechtsprechung vermeint, der art. 23 rechtfertige ein Handeln, ein Heraustreten des Kurshalters aus der Passivität, nur „in the agony of despair“, und hier allerdings mit der Maassgabe, dass auch das verkehrte Handeln entschuldigt sei. Wenn man den Widersinn dieser Auslegung des art. 23 in recht krasser Weise darstellen will, so braucht man ihn nur in der Gestalt einer Anweisung an den Kurshalter folgendermassen zu formuliren: „Bleibe trotz aller Fehler deines Gegners so lange unthätig, gleichsam hypnotisirt, bis die Verzweiflung dich packt und aufrüttelt, bis du den Kopf verlierst. Dann thue, wozu der verstörte Geist dich treibt. Denn dann wird deine Lage so sein, dass dein Kurshalten nichts mehr nützen, dein Abweichen vom Kurse meistens nicht mehr schaden kann, als dein Kurshalten.“ Der gesunde Menschenverstand des Schiffers kann auf solche Auslegung des Schriftgelehrten mit Recht antworten: „Ich schreie nach Brod und du giebst mir Steine. Apage diabole.“

art. 24.

Bei jeder Kollision wird der art. 24 praktisch; denn es handelt sich in jedem Falle um die Frage der Prästation guter Seemannschaft. Eine Kasuistik dieser Vorschrift ist endlos. Es genügt auf einige praktische Beispiele fehlerhaften Verhaltens hinzuweisen.

a) Der Schleppzug.

Der Schleppzug ist eine Einheit von Schiffen, sowohl im physikalischen Sinne, weil die Schlepptrosse beide Schiffe an einander fesselt, als im rechtlichen Sinne, weil für beide Schiffe ein einheitliches Kommando besteht. Die Regel ist, dass der Schlepper ein Dampfer, das geschleppte Schiff ein Segler oder Dampfer ist. Dann liegt die fortbewegende Kraft im Schlepper, das Kommando hat seinen Ort auf dem geschleppten Schiffe, und hier ist der Platz des etwa funktionirenden Lootsen. Die Placirung des Lootsen

auf dem Schlepper zur Vermeidung (Ersparung der Mühe) des Absetzens ist ein fehlerhaftes Verhalten. Für solchen Schleppzug gelten die Dampferfahrregeln. Der Gegner hat jedoch sich davor zu hüten, dass er zu strenge auf seinem Strassenrechte bestehe, vielmehr stets zu beachten, dass jede Trosse — auch eine kurze — beim Ausscheeren, zumal bei jeder plötzlichen und scharfen Kursänderung, schlaff und lose wird und dass die Kontinuität der Zugkraft in der veränderten Richtung für einige Zeit aufgehoben wird. Regelmässig wird auch eine kürzere Trosse nicht vor 30 Sekunden wieder steif.

Die Ausnahme ist, dass der Schlepper ein Segler, das geschleppte Schiff ein Segler oder Dampfer ist. Gewöhnlich liegt hier ein Bergungsfall resp. eine Hülfeleistung in Seenoth vor. Für solchen Schleppzug gelten die Seglerregeln, also auch wenn das geschleppte Schiff ein Dampfer ist. Denn der Motor ist hier der Segler. Wer das Gegentheil annimmt, behauptet, dass ein manöverirunfähiges Schiff einem manöverirfähigen auszuweichen habe.

b) Lootsenboot auf der Station.

Man muss unterscheiden, ob das Lootsenboot ein Dampfer oder ein Segler ist. Ersteren Falles ist seine Lage, abgesehen von der Lichterführung, nicht verschieden von der eines Schleppers, welcher, auf Schiffe zum Einschleppen wartend, treibt. Es hat eben die Dampferpflichten aus den art. 15, 16, 17, 18, 19, 20 — auch 21! — 22 zu erfüllen und zu dem Ende bei Annäherung anderer Schiffe durch Blaufeuer (Flackerfeuer) den durch die Abwesenheit der Seitenlichter veranlassten Mangel an Klarheit der Situation zu heben.

Ist das Lootsenboot ein Segler, so nimmt es eine Ausnahmestellung insofern ein, als der art. 17 durch den art. 24 eliminirt erscheint. Auf der Lootsenstation lautet das Prinzip der Arbeitstheilung: Das lootsenbedürftige resp. lootspflichtige Schiff nähert sich der Station, das Lootsenboot sich dem Schiffe auf der Station. Im Rayon dieser Annäherung auf der Station dreht der lootspflichtige Segler bei, während der lootsenbedürftige Dampfer gestoppt weiter gleitet oder die Fahrt aus dem Schiffe bringt und stille liegt, bis der Lootse abgesetzt ist. Bedingung aber ist, dass das einkommende Schiff durch die gesetzlichen Lootsensignale sein Verlangen nach einem Lootsen kund gethan hat. Es ist eine sträfliche Unsitte, wenn Lootsenfahrzeuge, ohne dass ihnen diesbezüglich signalisirt ist, sich den einkommenden Schiffen in den Weg legen oder in gefahrdrohender Weise nähern, eine Unsitte, welche leider sehr verbreitet ist.

Das Lootsenboot hat bei Tage wie bei Nacht den übrigen Schiffen freie Bahn zu lassen und, wenn es in deren Kurse liegt, ihnen auszuweichen. Also steht ihm die Berufung auf art. 17 nicht zu. Es fehlen eben dem Lootsenboote die Seitenlichter, das charakteristischste Erkennungszeichen der Schiffslage bei Nacht.

In der Regel liegt das Lootsenboot auf der Station beigedreht, die Segel theils voll (Grosssegel), theils back (Stackfock). Seine Hauptbewegung ist dann die Versetzung durch Strom und Wind. Durch Füllen

der Segel ist die jederzeitige Manöverirfreiheit gesichert. Das Absetzen des Lootsen erfolgt, indem das Lootsenboot in Lee des zu lootsenden Schiffes geht und, um einen Anhalt über seine Segelstellung zu bieten, Blaufeuer abbrennt. Durch Geizen mit dem Flackerfeuer wird mancher vermeidliche Unfall erst möglich. Auch das lootsenbedürftige Schiff veranlasst vielfach den Zusammenstoss, indem es — besonders zeichnen die Dampfer sich hierdurch unvortheilhaft aus —, statt still zu liegen, seinerseits sich dem Lootsenboot nähert und durch Ruderlage und Maschinengang oder Segelstellung heranmanöverirt.

Hinsichtlich der deutschen Lootsenfahrzeuge in der Nordsee interessiren hier folgende Notizen: Die Weser-Lootsenschooner liegen in schlichtem Wasser 5 Strich, bei etwas Dünung nicht höher als 6 Strich am Winde und führen ihre Laterne zwischen den Masten am Knickstag, etwa 4—6 Fuss vom Grossmast, hängend. Die Elblootsen dagegen führen das Toplicht an einem am Top des Fockmastes errichteten eisernen Davit. Deutsche Lootsendampfer kommen bislang nur in der Ostsee vor.

c) In-Fahrt und Nicht-in-Fahrt.

„In-Fahrt-sein" ist weder mit „Fahrt-durchs-Wasser-machen" noch mit „Fahrt-über-Grund-machen" identisch.

Ein im Strom verankertes, recht auf dem Strom liegendes Schiff macht Fahrt durchs Wasser, nämlich soviel als der Strom läuft, aber keine Fahrt über den Grund und ist nicht in Fahrt im Sinne des Gesetzes.

Ein schwoiendes Schiff macht Fahrt über Grund (so lange es treibt) und durchs Wasser (sobald es seine Lage um 16 Strich geändert hat), aber es ist nicht in Fahrt im Sinne des Gesetzes.

Ein am Anker auf Wind oder Strom aufdrehendes oder auftörnendes Schiff ist dagegen in Fahrt im Sinne des Gesetzes, so lange der Anker noch nicht gefasst hat.

Am Anker treibende Schiffe sind in Fahrt und haben daher bald ihre Positionslichter wie gewöhnlich, bald mit vertauschten Borden nach dem Heck leuchtend zu führen, wenn sich das Treiben am Anker nicht durch art. 24 überhaupt verbietet. Ein an Schiffspfählen oder Landfesten vertäutes Schiff ist in der Lage eines vor Anker liegenden.

Ein beigedrehtes Schiff ist in Fahrt.

Ein im Strome frei treibendes Schiff ist in Fahrt, macht keine Fahrt durchs Wasser, wohl aber über den Grund.

Ein in Windstille und stromfreiem Wasser regungslos, aber unbefestigt liegender Dampfer ist in Fahrt, obgleich er keine Fahrt durchs Wasser und keine über Grund macht.

In Fahrt ist dasjenige Schiff, dessen normale Bewegungsfreiheit nicht durch Verankerung oder Vertäuung beschränkt ist.

Hat also ein Schiff z. B. in Folge der Strömung keinen Fortgang über den Grund, so ist seine räumliche Geschwindigkeit gleich Null, in Wirklichkeit aber die des Stromes, d. h. es ist in Fahrt.

Ist die Bewegungsfreiheit aufgehoben, weil das Schiff am Grund sitzt, so liegt neben der Manöverirunfähigkeit ein „Nicht-in-Fahrt-sein"

vor, da ein solches Schiff keine Fahrt über Grund macht, weil es mit demselben verbunden ist.

d) Fahrgeschwindigkeit.

Das Gesetz ordnet namentlich eine Fahrtminderung an bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall für jedes Schiff, und bei gefahrdrohender Annäherung an andere Schiffe für das Dampfschiff. Aber aus dem art. 24 folgt, dass eine Mässigung der Fahrt auch bei einer anderweitigen als der durch dickes Wetter verursachten Unsichtigkeit der Atmosphäre vom Gesetze als selbstverständlich gewollt ist. Das ist der Fall der Befangenheit des Auges durch den blendenden Glanz des Sonnenlichtes, welcher es oft unmöglich bezw. schwer macht, wenn er in der Richtung des Kurses auf das Wasser fällt, ein sich näherndes Schiff zu sehen. Die Praxis ignorirt hier ganz allgemein den Willen des Gesetzes.

e) Ausguck.

Was ein gehöriger Ausguck ist, kann ein grosser Theil der deutschen Handelsmarine von der deutschen Kriegsmarine lernen. Auf den Kriegsschiffen sitzt der Ausgucksmann am Tage auf der Vormarsraa, bei Nacht steht je ein Mann an jedem Krahnbalken auf der Back. Jeder von ihnen hat einen Quadranten des Horizontes von voraus bis querab zu überblicken und darauf zu achten, dass die auf seinem Bord angebrachte Positionslaterne gut brennt. Eine Kontrole seiner Wachsamkeit wird in gewissem Umfange schon dadurch gegeben, dass er nicht nur Veränderungen zu melden, sondern in bestimmten Zeitabschnitten, auch wenn nichts vorgefallen ist, Meldung zu erstatten hat. Sehen und Melden — das ist Alles, was er zu thun hat. Von Zeit zu Zeit hört man daher die Posten aussingen: Steuer(Back-)bordkrahnbalken Alles wohl, Laterne brennt!

Eine Kombination der Funktionen von Leitung und Ausguck, indem der Wachhabende letzteren wahrnimmt, kommt auf Handelsschiffen bei klarem, schönen Wetter vielfach vor und birgt an sich auch gar keine Gefahr für die Sicherheit des Schiffes, da der wachhabende Offizier von seinem freien Standpunkte aus auf der Kommandobrücke eine bessere Umschau zu halten vermag als ein besonderer Posten auf der Back. Nur ist zweierlei Bedingung: einmal dass durch die Art der Segelsetzung die Ausschau nicht nach irgend einer Richtung hin gehemmt sei, sodann, dass für den Fall der Inanspruchnahme der Thätigkeit und Aufmerksamkeit des Wachhabenden durch den inneren Dienst ein Substitut allzeit zur Stelle sei. Auch achteraus muss Ausguck gehalten werden, weil das überholt werdende Schiff zwei Pflichten hat: Kurs zu halten und ein Hecklicht zu zeigen. Diesem Gebote wird selten genügt. Daher ist der Ausguck dann auch kein „gehöriger“.

Im Nebel, der oft nur in niedriger Schicht auf dem Wasser (5 bis 6 Meter hoch) ruht, kann häufig ein in Mars oder Sahling geschickter Offizier, weil er die Masten sich nähernder Schiffe weithin sieht, die Navigation des Schiffes bei behaltener Fahrt ziemlich gefahrlos gestalten.

Bei schlechtem Ausguck wird gewöhnlich kein Licht, seltener ein falsches Licht in Folge von Verwechslung gesehen.

Vor Allem ist aber darauf zu sehen, dass der Ausguck mit einem Manne verfangen wird, der ein gutes Auge hat und weitsichtig ist. Die Gefahr der Farbenblindheit, von der man so viel Aufhebens macht, ist für den Ausgucksposten weniger erheblich, da, wenn er nur überhaupt ein Licht meldet, der Führer dasselbe auch sofort auszumachen in der Lage ist. Vortheilhaft ist es, wenn der Ausguck die Farbe nennt.

Nothwendig aber ist, dass der Ausguck die Peilung aussingt, und unerlässlich, dass der Wachhabende nicht roth- oder grünblind ist. Gar nicht zu dulden vollends ist es, dass der Ausguck sich das Kommando anmaasst und die ihm nöthig scheinende Kursänderung durch Benennung des Rudermanövers ausschreit, mag sein Ruf dem eigenen Schiffe gelten oder ein Preien des fremden sein.

Dem Erforderniss, dass der Wachhabende nicht farbenblind sein darf, ist die nachfolgende deutsche Verordnung entsprungen:

Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 11. Juni 1891.

Auf Grund der Bestimmung im §. 31 der Gewerbeordnung in Verbindung mit Artikel 54 der Verfassung des Deutschen Reichs hat der Bundesrath Nachstehendes beschlossen:

Wer die Zulassung als Seeschiffer oder als Seesteuermann nachsucht, hat vom 1. Januar 1893 ab gleichzeitig mit dem Nachweis der vorgeschriebenen Fahrzeit den Nachweis zu erbringen, dass er nicht farbenblind ist.

Der Nachweis ist durch eine Bescheinigung der von den Landesregierungen errichteten Untersuchungsstellen zu führen.

Die Grundsätze, nach denen bei der Untersuchung zu verfahren ist, werden durch den Reichskanzler festgestellt.

Auf Grund der Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 11. Juni 1891 (Reichs-Gesetzblatt Seite 348), werden die Grundsätze für die Untersuchung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Farbenblindheit wie folgt festgestellt:

§. 1.

Die erste Untersuchung erfolgt durch einen einzelnen Sachverständigen. Wenn die Untersuchung Farbenblindheit ergiebt, so kann der Untersuchte eine zweite Untersuchung verlangen. Die zweite Untersuchung erfolgt durch eine Kommission von drei Sachverständigen, unter welchen ein Arzt sich befindet. Wenn auch die zweite Untersuchung Farbenblindheit ergiebt, so kann der Untersuchte nach Ablauf eines Jahres die Wiederholung dieser Untersuchung verlangen.

§. 2.

Die Untersuchung geschieht vermittelst des Holmgren'schen Verfahrens, unter Benutzung einer Sammlung verschiedenfarbiger Wollbündel. Die Sammlung soll stets mehr als 120 verschieden gefärbte Wollbündel enthalten, in welchen alle Farben, von jeder mehrere Töne und die Töne selbst in mehreren Schattirungen vertreten sind. Die Farben grün und grau, ganz besonders aber rosa, blau und violett, hellbraun, gelb und roth sollen in einer grösseren Anzahl von Tönen und Schattirungen vertreten sein.

§. 3.

Die Untersuchung ist bei hellem Tageslicht mit sorgfältig gesäuberten Händen vorzunehmen. Wollbündel, deren Farbenton nicht mehr deutlich erkennbar ist, sind vorher auszuscheiden.

Die Untersuchung zerfällt in zwei Theile.

§. 4.

Im ersten Theil der Untersuchung macht der Untersuchende zunächst den zu untersuchenden Seemann mit dem Verfahren bekannt. Er nimmt zu dem Behuf, unter den Augen des Seemanns, aus der nicht geordneten Sammlung das hellste der grün gefärbten Bündel, welches als „Probe I" bezeichnet ist, heraus und legt es auf dem Tische, auf welchem sich die Sammlung befindet, bei Seite. Dann fügt er aus der Sammlung rasch nach einander mehrere ähnlich getonte Wollbündel gleicher Farbe der Probe hinzu.

§. 5.

Nachdem der Seemann auf diese Weise mit dem Verfahren bekannt gemacht ist, mengt der Untersuchende, ohne dass der Seemann zusehen darf, sämmtliche Wollbündel wieder sorgsam durcheinander und legt nochmals das als „Probe I" bezeichnete hellgrüne Bündel heraus. Nun hat der Seemann zu dieser Probe acht Wollbündel von ähnlichen Farbentönen ohne zu langes Suchen und Vergleichen rasch nach einander hinzuzulegen.

Die ausgewählten acht Wollbündel werden auf ihren Farbenton geprüft. Das Ergebniss gilt als genügend, wenn sie sämmtlich grün sind.

§. 6.

Im zweiten Theil der Untersuchung legt der Untersuchende die ausgesuchten Bündel wieder zur Sammlung, mengt sie mit den übrigen Bündeln sorgsam durch einander und nimmt sodann ein rosafarbenes Wollbündel, welches als „Probe II" bezeichnet ist, heraus. Der Seemann hat zu dieser Probe gleichfalls acht Wollbündel von ähnlichen Farbentönen ohne zu langes Suchen und Vergleichen rasch nach einander hinzuzulegen.

Sind diese acht Bündel sämmtlich rosafarben, so gilt auch hier das Ergebniss als genügend.

§. 7.

Hat der Seemann in beiden Theilen der Untersuchung genügt, so ist er nicht farbenblind.

Hat er in einem Theile der Untersuchung nicht genügt, so ist er „unvollständig farbenblind“, hat er in beiden Theilen nicht genügt, so ist er „farbenblind“.

Der Seemann erhält eine Bescheinigung über den Ausfall der Untersuchung; bei unvollständiger Farbenblindheit ist der Theil der Untersuchung, dessen Ausfall nicht genügte, in der Bescheinigung anzugeben.

§. 8.

Die zweite Untersuchung geschieht nach demselben Verfahren; die Kommission ist jedoch befugt, noch andere Ermittelungen vorzunehmen.

Das Gleiche gilt von der Wiederholung des Verfahrens nach Jahresfrist.

Berlin, den 11. Juni 1891.

Der Reichskanzler.

Ein Fall, dass durch Farbenblindheit eine Kollision verursacht ist, ist bisher — soweit bekannt — noch nicht vorgekommen. Daher ist der praktische Werth der Verordnung gering.

Die Thatsache des Vorkommens intermittirender Farbenblindheit und der Umstand, dass die Untersuchnng auf Farbenblindheit nicht öfters im Laufe des Gewerbebetriebes wiederholt wird, mindert auch den sogenannten moralischen Werth der Verordnung.

f) Die Frage, ob ein Schiff, welches eine Kollision nur durch „Auf-den-Strand-laufen“ vermeiden kann, hierzu verpflichtet ist, lässt sich ohne Weiteres weder bejahen noch verneinen.

Ist dies Manöver ohne wesentliche Gefahr und von keinem besonders nachtheiligen Einflusse für Schiff und Ladung, so ist es unbedingt geboten, z. B. bei Flachufern mit sandigem Boden, besonders zur Ebbezeit, weil das Schiff beim Aufstau der Fluth wieder flott wird und seine Reise mit einigen Stunden Verspätung alsdann fortsetzen kann.

Im entgegengesetzten Sinne fällt die Entscheidung bei Steilküsten und felsigem Untergrunde aus.

g) Bei Nacht sollte kein Schiff Leesegel oder Bonnetten etc. führen, weil diese sehr leicht die Seitenlichter maskiren, oder wenigstens die Leesegel etc. so hoch hissen, dass die Lichter frei darunter weg scheinen.

h) Enge Fahrwasser.

Ein Dampfer, welcher in einer Strombiegung die Wendung mit eigener Kraft in der ihm gesetzlich zugewiesenen Fahrwasserhälfte nicht herausbringen kann, hat die Pflicht, sich — wo Gelegenheit dazu da ist — der Hülfe eines Schleppers zu bedienen.

Ein Segler, welcher ausserhalb der Fahrrinne flottes Wasser hat, muss es vermeiden, in das Fahrwasser hineinzusegeln, während ein Dampfer seinen Kurs zu kreuzen im Begriff ist.

Ein an Grund gerathener Dampfer darf während der Annäherung anderer Schiffe nicht durch Rückwärtsfahrt querstroms gebracht und in eine für passirende Schiffe gefährliche Lage versetzt werden.

Das mit dem Ebb- oder Fluthstrom fahrende Dampfschiff darf seine Fahrt in der Regel nicht erheblich mindern, um nicht das Steuer aus dem Schiffe zu verlieren, während der gegen den Strom fahrende Dampfer sich, ohne seine Steuerkraft einzubüssen, auf der Stelle halten kann.

4. Bedauerlicher Weise spielt auch der Mangel an gutem Willen eine wichtige Rolle unter den Kollisionsursachen. Bald sind es Leichtsinn, Phlegma und Gleichgültigkeit, bald Selbstüberhebung, Rücksichtslosigkeit und Trotzen auf die grössere Stärke, welche sich in nicht rechtzeitigem und nicht genügendem Ausweichen offenbaren, bald die Furcht des Schwächeren und Kopflosigkeit in der Gefahr, welche in unzeitigem Abweichen von der Regel zu Tage tritt. Die meisten Verstösse aus diesen Motiven finden gegen den art. 16 statt.

5. Nach Eintritt eines Zusammenstosses wird die Pflicht zur Minderung der Folgen der stattgehabten Kollision bedeutend.

Auch hier sollen nur einige typische Fälle als markante Beispiele besprochen werden.

a) Sehr allgemein ist die Neigung der Dampfschiffsführer, nachdem ihr Schiff ein anderes gerammt hat, durch Rückwärtsschlagen der Maschine ihr Schiff aus dem fremden Schiffsrumpf schleunigst herauszuziehen.

Dadurch wird dann in der Regel der Untergang des anderen Schiffes erheblich beschleunigt und die Rettung der auf demselben befindlichen Personen erschwert oder gar illusorisch gemacht. Denn sobald die Schiffskörper sich trennen ist die partielle Verstopfung des Lecks durch den eingedrungenen Bug des rammenden Dampfers beseitigt, das Wasser findet in der ganzen Ausdehnung des Risses oder Loches ungehemmten Eingang und bewirkt alsbald das Sinken oder Kentern des angerannten Schiffes. Andererseits ist auch die natürliche Brücke, welche das Vorderschiff und Vordergeschirr des eingedrungenen Dampfers für die Rettung der auf dem anderen Schiffe befindlichen Personen bildet, abgebrochen und damit das nächstliegende und bisweilen einzige Rettungsmittel des Ueberkletterns auf das fremde Schiff den Verunglückten entzogen. Es ist daher unrichtig, bei evident letaler Verletzung des angerannten Schiffes den Passagieren und der Besatzung desselben einen zur Rettung vorzüglich geeigneten Weg durch sofortige Bewerkstelligung der Trennung der Schiffe abzuschneiden. Eine wenn auch nur kurze Zeit währende Verbindung beider Schiffskörper, mag dieselbe durch Sitzenlassen des Schiffes im fremden Rumpfe unter gestoppter Maschine oder durch Zusammenbleiben beider Schiffe unter abwechselndem Stoppen und einigen Schlägen „langsam vorwärts“ erfolgen, ist überall zu erstreben, wo die Rücksicht auf die eigene Rettung nicht das Gegentheil gebietet.

b) Die Schotten sollten mindestens im Nebel stets geschlossen sein, weil andernfalls bei der Plötzlichkeit aller im Nebel eintretenden Unfälle die Zeit zum sicheren und erfolgreichen Schliessen fehlt und das in Folge eines Zusammenstosses eindringende Wasser sich sofort im Inneren ausbreitet, das Schiff zum Ueberhellen und dann zum Kentern bringt, bevor noch die Erschöpfung der Reserveschwimmkraft ein Sinken rechtfertigen würde.

c) Böller sollen nicht nur an Bord der Schiffe vorhanden sein — leider ist es trotz des § 2 der Noth- und Lootsensignalordnung vom 14. August 1876 allzuhäufig nicht der Fall —, sondern auch gegebenen Falles zur Verwendung kommen. Bei Kollisionen im Nebel ist die Benutzung dieses Alarmsignales zur Kenntlichmachung der gefährdeten Lage und des Schiffsortes eines angerannten Schiffes nach Trennung vom Gegner sehr zu empfehlen. Gerechtfertigt ist der Gebrauch dieses Signalmittels durch den Nothstand und die Hülfeleistungspflicht.

d) Die Standrolle muss für Mannschaft und Passagiere im Momente des Antritts der Reise nicht nur aufgemacht, sondern auch allen an Bord befindlichen Personen bekannt gegeben sein.

Dies kann in der einfachsten Weise dadurch geschehen, dass die Standrolle ein für alle Mal nach den Nummern der Kojen aufgemacht wird und hierdurch die Vertheilung der Boote auf Passagiere und Mannschaft von vornherein festgesetzt ist.

Die Bekanntmachung der Standrolle kann in ebenso einfacher Weise durch Anschlag im Logis, den Kajüten und dem Zwischendeck und durch Hinweis der Passagiere auf diesen Anschlag bei der Aufnahme ins Schiff erfolgen. Zur Kontrole empfiehlt sich die Abhaltung eines Appells, sobald das Schiff die Reise antritt. Nicht minder ist es nothwendig und bei Gelegenheit dieses Appells ausführbar, Alarmplätze für den Fall der Noth anzuweisen, um der Behinderung eines erfolgreichen Schiffsdienstes durch Zusammendrängen der Passagiere in der Noth gerade an denjenigen Theilen des Schiffes vorzubeugen, welche der freien Bewegung der Schiffsmannschaft zur Verfügung stehen müssen. Endlich muss die Standrolle sogleich im Beginn der Reise praktisch geübt werden, um die Gewissheit zu erlangen, dass sie auch von den Passagieren richtig verstanden ist. Und dieses Exercitium ist während der Reise mehrmals zu wiederholen, damit die einzelnen Ausführungsmomente desselben, besonders das Ausschwingen und Besteigen der Boote, den Passagieren durch die Uebung resp. Gewohnheit in Fleisch und Blut übergehen.

e) Den Passagieren sind gleich bei der Aufnahme ins Schiff die Aufbewahrungsplätze der Rettungsgürtel zu zeigen und eine Unterweisung im Gebrauche derselben zu ertheilen. Auch ist eine häufige Revision des Standes und der Funktionsbereitschaft der Rettungsgürtel nothwendig.

f) Unbedingt erforderlich ist es, dass die Taljen der Boote jederzeit klar laufen. Ebenso müssen die Zapflöcher der Boote stets unter Verschluss gehalten werden. Jedes Boot muss von Beginn der Reise an einen sogenannten eisernen Bestand an Proviant und Wasser enthalten.

g) Das Wecken der Passagiere bei Feuer, Kollision oder anderen Unfällen muss nach bestimmten Vorschriften erfolgen, und dürfen dieselben im Falle der Noth nicht sich selbst überlassen, d. h. im Stiche gelassen werden.

h) Sobald in Folge eines durch Kollision verursachten Leckes das Wasser sich in den Heizraum ergiesst und bis zu den Feuerungen steigt, müssen die Feuer herausgerissen und gelöscht werden, um eine Explosion zu verhüten. Das Hervorbrechen einer kolossalen Feuergarbe im Augenblicke des Wegsinkens des Vor- oder Hinterschiffs ist bei Unterlassung jener Vorsicht eine bekannte Erscheinung.

i) Auf vielen der heutigen Dampfschiffe ist die Uebung der Mannschaft im Ruderdienst leider einer argen Vernachlässigung anheimgefallen. Diese sich oft findende stiefmütterliche Behandlung des Bootsdienstes auf Dampfschiffen ist um so mehr zu moniren, als die Erfüllung der Hülfeleistungspflicht nach einem Zusammenstoss ebenso wie die Durchführung der Bergung der eigenen Leute in der Mehrzahl der Fälle gerade eine ausreichende Geschicklichkeit der Mannschaft im Rudern erfordert.

Diese Kollektion von Unterlassungssünden ist der seeamtlichen (Vorsitzender Dr. Prien) Beurtheilung des Schiffsdienstes an Bord der zur Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft gehörigen Dampfer „Cimbria" und „Westphalia" gelegentlich der Kollisionen dieser Schiffe mit dem englischen Dampfer „Sultan" resp. dem belgischen Dampfer „Adrien David" entnommen.

II.

Allein was auf den ersten Blick bisweilen als Mangel guter Seemannschaft in die Erscheinung tritt, hat keineswegs immer in der Qualität des Schiffermaterials seinen Grund, sondern führt, wenn man den tiefer liegenden Ursachen nachgeht, auf die Person der Schiffsrheder zurück. Der Rheder hat das ebenso natürliche wie berechtigte Bestreben, mit möglichst geringem Kapital und möglichster Schonung seiner Kräfte möglichst viel Erträge in möglichst kurzer Zeit zu gewinnen. Aber in der Erzielung dieses Resultates wird nicht immer Maass gehalten.

1. Die Gewinnsucht veranlasst die Ueberladung der Schiffe. Und diese bewirkt, dass eine an sich geringfügige Verletzung des Schiffskörpers durch einen Zusammenstoss schon letale Folgen zu üben vermag.

2. Das Streben, Zeit zu sparen — und Zeit ist Geld — verleitet zur Anordnung schnellen Fahrens im Nebel. Das Bremer Handelsblatt brachte am 21. Oktober 1882 aus der Feder des Kapitän Schumacher zu Hamburg (Korrespondent an der Hamburger Börsenhalle) mit Bezug auf diesen Punkt folgende höchst beachtenswerthe Daten:

> Freilich sollte man, um gegen die Kapitäne nicht ungerecht zu sein, sich dann auch einmal die den Schiffsführern mitgegebenen Instruktionen ansehen, um sich zu überzeugen, ob diese nicht etwa — und es soll dies in der That vorkommen — ganz anders lauten, als die betreffenden *Gesellschaften* (ein sehr deutlicher Fingerzeig!) dem Publikum gegenüber wahrhaben wollen. Soll es doch vorgekommen sein, dass Kapitäne, welche als Grund einer nur wenige Stunden (!) verzögerten Reise Nebel angaben, von den Gesellschaftsleitern recht finstere Gesichter zu sehen bekamen,

wie denn auch ein solcher Herr, welcher freilich seine Haut nicht zu Markte zu tragen brauchte (die Spatzen pfiffen damals seinen Namen von den Dächern!), einem ihn auf die Gefahr des Vollekraftfahrens im Nebel aufmerksam machenden Kapitän kühl bis ans Herz hinan antwortete: „Die grösste Gefahr, Ihr Schiff zu verlieren, laufen Sie, wenn Sie bei Nebel zu langsam gehen.“ Schade nur, dass dem betreffenden Schiffsführer nicht auch gleich auseinandergesetzt wurde, ob dieser Rath bona fide gemeint, oder nur als ein „leiser Wink“ zu betrachten sei.

Es muss hinzugefügt werden, dass man in Hamburg an der „Waterkant“ allgemein diese Worte im letzteren Sinne nahm. So plump und frivol wie jener „Gesellschaftsleiter“, sind nun allerdings bei weitem nicht alle Rheder. Aber der Missklang zwischen General- und Spezialinstruktion, zwischen allgemeinen Bestimmungen oder Vorschriften und deren Interpretation (meist mündlich) im Einzelfalle ist allerdings häufig nicht weniger grell, als jener welchen Macaulay in seinem Essay über Warren Hastings (in den historischen und biographischen Abhandlungen) bei Besprechung der Instruktionen der englisch-ostindischen Kompagnie an ihre Agenten konstatirt.

Da noch heutzutage vielfach nach diesem berühmten Muster gearbeitet wird, so verlohnt es, Macaulays Worte hier einzuschalten.

Macaulay schreibt:

> Das Drängen seiner heimischen Prinzipale auf ihn war derart, dass nur die höchste Tugend hätte widerstehen können, derart, dass es ihm keine Wahl liess, als grosses Unrecht zu begehen oder seinen hohen Posten und mit ihm alle seine Hoffnungen auf Vermögen und Auszeichnung aufzugeben.
>
> Die Direktoren schrieben allerdings keine Verbrechen vor, noch zollten sie denselben Beifall. Weit gefehlt! Wer immer ihre damals erlassenen Schreiben durchgeht, wird darin viele gerechte und humane Bemerkungen, viele treffliche Vorschriften, kurz einen bewundernswerthen Codex politischer Moral finden. Aber jede Ermahnung ward durch eine Geldforderung modifizirt oder annullirt. „Regieren Sie gelind und schicken Sie mehr Geld. Ueben Sie strenge Gerechtigkeit und Mässigung gegen die Nachbarmächte und schicken Sie mehr Geld.“ Dies ist in Wahrheit die Summa fast aller Instruktionen, welche Hastings jemals von Hause erhielt. Nun bedeuten aber diese Instruktionen, wenn man sie auslegt, einfach: „Sei der Vater und der Bedrücker des Volkes. Sei gerecht und ungerecht, mässig und raubgierig.“ Die Direktoren gingen mit Indien um, wie die Kirche in der guten, alten Zeit mit einem Ketzer umging. Sie überantworteten das Opfer dem Scharfrichter mit dem ernsten Begehren, dass alle mögliche Schonung bewiesen werden möge. Wir beschuldigen oder verdächtigen die Verfasser dieser Depeschen keineswegs der Heuchelei. Es ist wahrscheinlich, dass sie, 15 000 Meilen vom Orte entfernt schreibend, niemals den groben Widerspruch erkannten, dessen sie sich schuldig machten. Aber der Widerspruch wurde ihrem Statthalter zu Kalkutta, der mit einer leeren Schatzkammer, einer unbezahlten Armee, mit seiner eigenen Besoldung oft im Rückstand, mit mangelhaften Ernten, mit täglich fortlaufen-

den Pächtern der Regierung aufgefordert wurde, unfehlbar eine neue halbe Million nach Hause zu schicken, sogleich klar.

Hastings sah, dass es unbedingt nothwendig für ihn war, entweder die moralischen Vorträge oder die Geldforderungen seiner Prinzipale unberücksichtigt zu lassen. Da er genöthigt war, ihnen in irgend etwas ungehorsam zu sein, so hatte er zu erwägen, welche Art von Ungehorsam sie am bereitwilligsten verzeihen würden, und er urtheilte richtig, es werde der sicherste Weg sein, die Predigten zu vernachlässigen und die Rupien zu senden. — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Redlichkeit einschärfen und doch darauf bestehen, zu haben, was nicht redlich zu erlangen war, das war damals der fortwährende Gebrauch der Kompagnie. Wie Lady Macbeth von ihrem Gatten sagt, wollten sie „nicht falsches Spiel spielen und doch unrechten Gewinn haben".

3. Man sollte es kaum glauben, aber es ist Thatsache, dass viele grosse Dampferunternehmungen detaillirter Instruktionen sogar an Bord ihrer Passagierschiffe ermangeln.

Das Hauptmotiv dieser Unterlassung liegt in dem unbehaglichen Gefühle einer hiermit übernommenen Verantwortlichkeit, und zwar nicht nur für die Angemessenheit, sondern auch für die Anwendung solcher Instruktionen. Man fürchtet auch im Einzelfalle, dass ein Seeschiffer einmal für seinen Widerspruch gegen ihm angesonnene Handlungen bezw. Unterlassungen einen Rückhalt in jenen eigensten Anordnungen der Rheder finden möchte. Endlich spielt auch die Unfähigkeit zur Aufstellung geeigneter Instruktionen eine gewisse Rolle unter den die Abneigung gegen solche Vorschriften erklärenden Motiven.

Ein gut ausgearbeitetes System von Instruktionen enthält einen Inbegriff von Erfahrungen Vieler, welche der Einzelne, dem sie zur Nachachtung gegeben sind, noch nicht gemacht hat oder gemacht haben kann. Und bei gewissenhafter Befolgung impfen solche Instruktionen gleichsam allen in dem Geschäfte thätigen Kräften einen Geist der Ordnung, Pünktlichkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit, der sich aufs Skrupulöseste bis in die kleinsten Details erstreckt, ein. Sie haben dann nicht nur einen wirthschaftlichen, sondern auch einen nicht gering anzuschlagenden ethischen Werth, und dieser psychologischen Thatsache sollte billig mehr, als geschieht, Rechnung getragen werden.

Ein nachahmenswerthes Beispiel bilden die Instruktionen der Cunard-Line, aus welchen folgender Auszug hier seinen Platz finden mag:

> Vermeiden Sie Familiarität mit einer Klasse oder einem Theile der Passagiere Seien Sie höflich und freundlich gegen alle Ihre Passagiere. Vergessen Sie nicht, dass dieselben Ihre Dienste an Deck und Ihre Sorge für ihre Sicherheit höher schätzen werden, als Plaudern mit ihnen in den Salons.
>
> Halten Sie sich stets gegenwärtig, dass jeder Theil der Küsten von England und Irland vermittelst des Lothes abgelesen werden kann. Wenn Sie Land machen, so dürfen Sie es nie unterlassen, Ihre Position durch Lothen festzustellen.

Verlieren Sie lieber Zeit durch Backbrassen (Beidrehen) Ihres Schiffes, als dass Sie die Gefahr laufen, das Schiff und alle Menschenleben an Bord zu verlieren.

Verstehen Sie wohl, dass Sie gemessene Ordre haben, in Nebel, Schneesturm oder solchen Witterungsverhältnissen, welche mit Gefahr für die Seefahrt verbunden sind, unter keiner Bedingung mit dem unter Ihrem Befehl stehenden Schiffe den Hafen oder den Ort, wo sonst dasselbe in Sicherheit liegen mag, zu verlassen, wenn Ihrer Ansicht nach ein Zweifel über die Angemessenheit dieses Schrittes besteht. Gleichzeitig warnen wir Sie noch besonders, durch das Vorgehen anderer Schiffsführer, welche mit ihren Schiffen in solchem Wetter zu fahren wagen, sich beeinflussen zu lassen.

So oft Sie auf der Fahrt von dickem Wetter, Nebel oder Schneesturm überrascht werden, muss die äusserste Vorsicht geübt werden, und Sie dürfen sich durch keinerlei Wunsch, die Reise zu beendigen, antreiben lassen, vielmehr muss Ihre einzige Rücksicht die Sicherheit Ihres Schiffes und der Ihrer Obhut unterstehenden Personen sein. Wir schärfen Ihnen ein und weisen Sie an, unter solchen Umständen beständigen Gebrauch von dem Loth zu machen und in Ihr Loggbuch die Thatsache, dass Sie dies gethan haben, einzutragen.

(Ungern vermisst man hier ein expresses Verbot des Fahrens in dichtem Nebel.)

Hinsichtlich der Navigirung unserer Schiffe überhaupt haben wir volles Vertrauen zur Geschicklichkeit unserer Kapitäne und verlassen uns vollständig auf ihr Urtheil und ihre Besonnenheit, da wir aus Erfahrung die Tauglichkeit eines Jeden für die Verantwortlichkeit seiner Stellung kennen. Aber in Nebel lassen die besten Offiziere sich bethören und versuchen oft, darauf los zu gehen, während gesunder Menschenverstand und Klugheit sie lehren sollten, Geduld zu üben.

Die Kapitäne müssen sich stets daran erinnern, dass, während erwartet wird, dass sie sich bemühen, eine schnelle Reise zu machen, sie sich der Möglichkeit eines Unglücks für ihr Schiff nicht aussetzen dürfen. Sie sollen sich stets vor Augen halten, dass die Sicherheit der Personen und des Eigenthums, welche ihrer Obhut anvertraut sind, das leitende Prinzip in der Führung ihrer Schiffe sein muss und kein Gewinn an Zeit soll auf Kosten der Sicherheit erstrebt werden.

(Gleichlautend im Book of Regulations der White Star Line.)

Aus der Spezial-Instruktion der White Star Line ist ferner zu entnehmen:

Wir fordern Sie auf und ermahnen Sie, jeden Gedanken an Wettfahrten mit anderen Schiffen, da der Erfolg doch nur vorübergehend ist, fahren zu lassen, und Ihre ganze Aufmerksamkeit auf ein vorsichtiges, kluges und stets wachsames Navigationssystem zu konzentriren, wobei Sie lieber Zeit verlieren oder anderweite temporäre Inkonvenienzen leiden mögen, als die geringste vermeidbare Gefahr laufen dürfen.

4. Auf der europäisch-nordamerikanischen Route (besonders New-York) haben Schiffe, welche nach dem Prinzip des Segels im grössten Kreise navigirt werden,

eine weite Nebelregion zu durchfahren und dabei nicht nur die Gefahr des Zusammenstossens mit Eisbergen oder anderen Schiffen, sondern auch speziell mit Fischerfahrzeugen auf der Bank von Neu-Fundland zu laufen. Kollisionen in diesen Meerestheilen und Strandungen an der Küste von Neu-Fundland sind daher leider keineswegs seltene Vorkommnisse, zumal der arktische Triftstrom seine WSW- und SW-Richtung im Frühjahr nach dem Passiren vom Kap Race (also westlich vom Kap Race) häufig nach NW resp. WNW ändert und die von New-York auslaufenden Schiffe auf dieses Vorgebirge versetzt.

Die Rücksicht auf die Strandungsgefahr hat erst am 27. Oktober 1882 die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft zu der Anweisung an ihre Kapitäne veranlasst, dass dieselben den 50. Längengrad westlich von Greenwich, niemals nördlich vom 45. Breitengrade zu passiren hätten. Wird der Befehl befolgt und seine Befolgung kontrolirt, so bleiben die Schiffe 100 Seemeilen von Kap Race und der Küste von Neu-Fundland entfernt, passiren dagegen hart unter Kap Sable und der Küste von Neu-Schottland, wo die gleiche Strandungsgefahr besteht. Die Kollisionsgefahr auf der Bank von Neu-Fundland, sei es mit Schiffen, sei es mit Eisbergen, ist unberücksichtigt geblieben.

Dagegen hat die Cunard-Line auch in dieser Hinsicht ein beachtenswerthes Präcedens geliefert. Sie schreibt in ihren Instruktionen vor:

> Zum Zweck der Verminderung der Chancen der Kollisionen sollen die Dampfer unserer Linie in Zukunft für alle Jahreszeiten einen festbestimmten Kurs nehmen, indem sie:
>
> > auf der Ausreise von Queenstown nach New-York oder Boston den 50. Längengrad beim 43. Breitengrade oder nicht nördlicher als dem 43. Breitengrade kreuzen;
> >
> > auf der Heimreise den 50. Längengrad beim 42. Breitengrade oder nicht nördlicher als dem 42. Breitengrade kreuzen.

Hierdurch wird der Nebelregion so ziemlich (wenn auch nicht vollständig; das geschieht erst südlich vom 41. bezw. 40. Breitengrade) aus dem Wege gegangen, werden Kollisionen vermieden und die Fischerflotten auf der Bank von Neu-Fundland geschützt, da der 43. Breitengrad frei von der Südspitze der Neu-Fundlandbank und vom Kap Sable (Neu-Schottland) führt.

Warum die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft ihren Passagieren und Abladern nicht einen ebenso wenig gefährlichen Weg gewähren will wie die Cunard-Line, ist schwer erfindlich.

Die Wegverkürzung der nördlichen Route wird durch den Polarstrom verlängert, die Wegverlängerung der südlichen Route durch den Golfstrom verkürzt. Die bleibende Differenz nähert sich dem Faktor Null.

Sehr beachtenswerth sind auch in den von Archibald T. Miller ausgearbeiteten standing orders for steamers, London und Liverpool 1880 die im art. 23 ff. gegebenen Vorschriften:

> Die wachhabenden Offiziere sollen sich mit dem Strassenrecht auf See gründlich vertraut machen. Zur Verbürgung der Sicherheit sollen sie allen ihnen Nachts begegnenden Fahrzeugen recht weit aus dem Wege gehen (give a very wide berth), da Unfälle sich oft dadurch ereignen, dass Segelschiffe darüber ungewiss sind, ob sie gesehen werden oder nicht.

Es ist daher gut, reichlich (roundly) Ruder zu geben, wenn auch nur eine geringe Kursänderung von Nöthen ist. Ueberhaupt, wenn die Ruderlage einmal geändert ist, soll das Ruder so gehalten werden, wiewohl natürlich hieran nicht blindlings festgehalten werden darf. Wo es erforderlich ist, zögere man niemals, die Maschinen zu stoppen und rückwärts schlagen zu lassen. Der Maschinentelegraph soll stets auf „Achtung“ gestellt werden, wenn irgend welche Wahrscheinlichkeit besteht, dass er in Gebrauch genommen werden könnte. Handle frühzeitig. Bleibe kaltblütig.

Aus art. 24:

Die Sicherheit des Schiffes soll die Hauptsache sein, und die Grundbedingung hierfür ist ein guter Ausguck. Dieser muss gehalten werden, einerlei ob eine andere Arbeit deswegen auch bei Seite gesetzt wird. Hunderte von Kollisionen erfolgen jährlich mangels eines guten Ausgucks oft bei klarem Wetter und vollem Tageslicht.

Aus art. 30:

Alle Rettungsbojen sollen so angebracht sein, dass sie augenblicklich abgenommen werden können, und dürfen nicht, wie so überaus oft geschieht, an der Reeling gezeist (angebändselt) sein.

Aus art. 38:

Ein Reservelichtersatz soll stets zum augenblicklichen Anzünden gehalten werden.

Aus art. 52:

Es soll nie vergessen werden, dass Dampferanker und -Ketten um $1/_3$ leichter sind als die der Segelschiffe, in der Annahme, dass nöthigenfalls zur Unterstützung derselben stets Dampf verfügbar ist.

art. 54:

Nach Annahme der Mannschaft soll dieselbe sobald als möglich für „Feuer und Boote“ angestellt und öfters während der Reise hierin geübt werden, z. B. einmal wöchentlich. Wo angängig sollen die Boote zu Wasser gelassen werden.

Weiter heisst es in den „Verhaltungsregeln für Maschinisten“ art. 2:

Der wachhabende Maschinist darf sich niemals und unter keinen Umständen während der Wache aus dem Maschinenraum entfernen, am allerwenigsten der allzu verbreiteten Praxis des an Deck Herumlungerns und „Garnspinnens“ zu Liebe.

art. 4.

Bei Nebel, schweren Böen oder nahe dem Lande soll stets ein zweiter Maschinist im Maschinenraume zum Beistande des Wachhabenden bereit stehen. Der erste Maschinist soll stets zugegen sein, wenn die Maschinen während der Reise gestoppt oder auf „langsam“ gestellt werden.

art. 20.

Schneidigkeit in der Befolgung aller Befehle von der Brücke her wird allen wachhabenden Maschinisten zur strengen Pflicht gemacht. Viele Schiffe sind vor Kollisionen oder Wrackwerden auf diese Weise bewahrt.

5. Um Geld zu sparen, untermannen die Rheder häufig ihre Schiffe. Eine wesentliche Abnahme der Bemannung ist seit fast zwei Jahrhunderten bemerkbar und durch die Erfindungen im Seewesen, namentlich die Aenderung und Vereinfachung der Besegelung und ihrer Bedienung gerechtfertigt. Die nachstehenden Daten sprechen für sich selbst:

Im	Jahre	1701	kamen	auf	10	Tonnen durchschnittlich	1	Schiffsmann,
„	„	1817	„	„	17	„ „	1	„
„	„	1849	„	„	20	„ „	1	„
„	„	1860	„	„	24,8	„ „	1	„
„	„	1865	„	„	27,4	„ „	1	„
„	„	1875	„	„	29,5	„ „	1	„
„	„	1883	„	„	35	„ „	1	„

Noch markanter ist der Unterschied zwischen Dampf und Segel.

Im	Jahre	1854	kamen	auf	100	Seglertonnen	4,7	Mann,
„	„	1854	„	„	100	Dampfertonnen	7,47	„
„	„	1885	„	„	100	Seglertonnen	2,74	„
„	„	1885	„	„	100	Dampfertonnen	2,77	„

Aber, wie gesagt, häufig gehen die Rheder weit unter diesen Satz herunter.

Die Untermannung führt zu Uebermüdung und Abspannung der Mannschaft und diese wieder zu lässiger, langsamer und schlechter Ausführung der gegebenen Befehle.

Was das bei Kollisionsgefahr bedeutet, braucht nicht ausgeführt zu werden. Der am Ruderrade, die Speichen in der Hand, vornübergebeugt im Stehen eingeschlafene Rudergast ist eine schreiende Illustration falsch angebrachter Sparsamkeit des Rheders.

Die Cunard Line vermeidet eine Dienstüberanstrengung der Offiziere dadurch, dass sie auf ihren Dampfern sieben Steuerleute fahren lässt, ein nachahmenswerthes Beispiel!

6. Eiserne Schiffsboden sind bekanntlich in hohem Grade dem Bewachsen mit Muscheln, Schaalthieren und Pflanzen ausgesetzt und die Schiffe verlieren durch diese Unreinheit des Bodens an Fahrgeschwindigkeit wie Drehfähigkeit. Der Einfluss dieses Umstandes auf Kollisionen ist nur in ganz vereinzelten Fällen konstatirt, nichtsdestoweniger ein ernster Aufmerksamkeit werther Punkt. Dass in der Praxis hier häufige Unterlassungssünden unterlaufen, ist sehr bekannt.

7. Die Ausrüstung mit Rettungsbooten ist ganz allgemein eine durchaus ungenügende. Es ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, dass im heutigen Weltverkehr kaum 1 Prozent der Passagierschiffe einen genügenden Bootsraum zur Verfügung hat, um im Falle eines Schiffsunterganges durch Kollision allen an Bord befindlichen Personen Aufnahme zu gewähren. Eine haarsträubende Thatsache für jeden wahren Menschenfreund!

Passagierdampfer, welche 1000 Personen befördern, können in ihren acht Rettungsbooten durchschnittlich nur 150—200 Personen retten. Die übrigen 800 müssen ertrinken. Retten kann man angesichts der Gefahr des Vollschlagens der Boote und des Raumbedarfes für den Mundvorrath natürlich nur die auf den Duchten Platz findenden Menschen. Schwimmwesten saugen sich mit der Zeit voll und

tragen nicht mehr. Auch schützen sie nicht gegen die Gefahr des Erfrierens in den Wintermonaten.

8. Ein überaus wichtiges Mittel, die erschreckenden Folgen stattgehabter Kollisionen zu beseitigen, sind die Schotten. Gebräuchlich sind sie als Querschotten; selten sind mit diesen die wirkungsvollen Längsschotten verbunden, weil letztere beim Laden und Löschen besonders unbequem und kostspielig sind. Die Querschotten sollen das Schiff in separate, wasserdichte Segmente theilen. Wird das einzelne Segment in richtiger verhältnissmässiger Grösse hergestellt, so kann es, selbst nachdem es gänzlich durch das eingedrungene Wasser gefüllt ist, von dem übrigen Schiffe mitgetragen werden. Eine sehr grosse Zahl von Schiffen hat einzig und allein dieser Vorrichtung seine Rettung zu verdanken. Zum Beweise dienen folgende Beispiele, welche James Dunn in der Versammlung der Institution of naval architects am 29. März 1882 allegirte:

Die „Agia Sofia“, von 2586 Tons, wurde im September 1880 in der Mersey bis auf $2^1/_2$ Fuss unterhalb der Wasserlinie von dem „Newton“ eingestossen; — die Schotten hielten das Schiff aber über Wasser.

Die „Anchoria“, 4168 Tons, kollidirte im Atlantischen Ozean, 300 Meilen von Sandyhook, mit der „Queen“, 4457 Tons, im Juni 1880. Die „Anchoria“ wurde ungefähr mittschiffs getroffen. Das Kompartment füllte sich bis zu 28′ mit Wasser. Die Schotten aber retteten das Schiff.

Aehnlich erging es dem Cunard-Steamer „British Queen“ in der Mersey.

Die „City of Agra“ wurde 8′ hinter dem Maschinenraum im November 1880 von dem „Nepthis“ getroffen und die ganze Seite bis auf 8′ von dem Kiel aufgerissen; aber das hintere Schott, obgleich auch durch die Kollision beschädigt, rettete das Schiff.

Die „Helvetia“, 4588 Tons, kollidirte im Januar 1881 mit der „Mona“ in der Mersey und wurde bis auf mehrere Fuss unter der Wasserlinie im Hinterraum aufgeschnitten; — das hintere Kompartment füllte sich, aber das Schott rettete das Schiff.

Der „Sutherland“ wurde von der „Duchess of Sunderland“ bei einer Fahrt von 14 Knoten bis auf die Wasserlinie eingerannt. Der betreffende Raum füllte sich, aber auch hier rettete das Schott, und das Schiff erreichte Holyhead unter eigenem Dampf.

Die „Utopia“, 2731 Tons, wurde im Februar 1878 von dem „Merlin“ getroffen. — Ein Vorderraum, 60′ lang, füllte sich, aber die Schotten hielten das Schiff über Wasser.

Ein weiteres Beispiel ist die bekannte „Alaska“, das Windspiel des Ozeans genannt, welches mitten in der Atlantic sich den ganzen Bug an einem Eisberge einrannte und doch durch das sogenannte Kollisionsschott gerettet wurde.

Bei den Anpreisungen neuer Dampfschiffe wird stets das Vorhandensein von Querschotten als besondere Sicherheit hervorgehoben. Aber die Erfahrung hat gezeigt, wie wenig sie oft im Augenblicke der Gefahr leisten. Durchgehends sind die Schotten entweder zu schwach gegen die hohe Wassersäule, oder der Bequemlichkeit halber haben sie Thüren oder Oeffnungen, die wenn sie überhaupt wasserdicht schliessen können, zu rechter Zeit leider selten geschlossen sind oder werden;

oder das durch sie gebildete Segment ist falsch dimensionirt und nimmt mehr Wasser auf, als das Schiff tragen kann. Ausserdem gehen die Schotten in der Regel nur bis zum Hauptdeck und nicht bis zum Oberdeck. Das bei Kollisionen einströmende Wasser findet also vom Zwischendeck durch die offenen Luken des Hauptdecks freien Lauf und damit ist das traurige Loos des Schiffes entschieden. Das Schiff sinkt oder geht über Kopf (kentert), bevor seine Tragkraft erschöpft ist, lediglich weil das wild einströmende Wasser sich nicht richtig über die Tragfähigkeit vertheilt. Kommunikation und Ventilation werden freilich durch feste Schotten beeinträchtigt, die Baukosten werden erhöht und die Tragkraft des Schiffes ein wenig vermindert und daher findet man auf Passagierschiffen meist ungenügende, auf Frachtdampfern ausser dem Vorderschott gar keine Schotten.

Die seeamtliche Untersuchung des der „Cimbria", einem Dampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, zugestossenen Seeunfalles ergab bezüglich der Schotten folgendes Resultat:

> Beurtheilt man die Zweckmässigkeit der vorhandenen Schotten lediglich auf Grund dessen, was selbst von denjenigen, denen ein gewisses Interesse beiwohnt, die vorhanden gewesenen Zustände mindestens nicht ungünstiger darzustellen, als sie thatsächlich gewesen sind, zugestanden ist, so muss man zu dem Schlusse kommen, dass unzweckmässigere Schotten wohl nicht denkbar sind. Sie waren allerdings Schotten, aber keine wasserdichten Trennungswände, sie waren Verkehrshindernisse, aber keine Sicherheitsvorrichtungen in der Gefahr, sie waren mithin für letzteren Zweck so gut als gar nicht vorhanden. Auf die bezüglich der sogenannten wasserdichten Thüren in den Schotten gestellten Fragen hat keiner der Zeugen etwas Gewisses angeben können. Es hat den Anschein gewonnen, als ob diese Thüren noch nie genau untersucht und überall noch nie geschlossen gewesen sind.
>
> Dass die fehlende Ventilation zwang, die Verbindungsthüren der Schotten im Zwischendeck stets, also auch im Nebel, offen zu halten, war ein hart zu rügender Fehler in der inneren baulichen Einrichtung der „Cimbria", eines zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffes.
>
> Die „Cimbria" war unter dem Hauptdeck in vier grosse Räume, eine Piek vorne und ein Sternrohrkompartment hinten eingetheilt. Man darf als sicher annehmen, dass ein Leck in einer dieser vier Abtheilungen, wenn das eindringende Wasser durch die Lenzvorrichtungen, wie im Falle der Kollision der „Cimbria" mit dem „Sultan", nicht zu bewältigen war, das Schiff zum Sinken bringen musste.
>
> So lange die wasserdichten Schotten nicht bis zum Oberdeck hinaufgezogen sind, so lange die wasserdichten Thüren nicht **vom Oberdeck aus** geschlossen werden können, und so lange nicht diese Manipulation auch an und ab geübt wird, muss selbstredend jeder Leck, der von den Pumpen nicht bewältigt werden kann, zum baldigen Untergange des Schiffes führen. Der Faktor der Reserveschwimmkraft kommt — wie gesagt — erst in Frage, wenn seine Wirkung durch Querwände, am Besten auch durch Längsschotten, im Schiffe von oben bis unten gesichert ist. Wenn in Folge einer ungenügenden Zahl oder Höhe der vorhandenen Schotten das wild

einströmende Wasser nicht in gehörigen Grenzen gehalten werden kann und sich daher nicht richtig über die Tragfähigkeit des Schiffes vertheilt, so wird das Gleichgewicht des Schiffes gestört und die Tragkraft desselben, noch bevor sie annähernd halb in Anspruch genommen ist, erschöpft. Das Resultat ist: das Kentern des Schiffes. Die „Cimbria" kenterte bekanntlich nach dem Zusammenstoss mit dem „Sultan". Schotten, welche nur bis zum zweiten Deck, dem Hauptdeck bei Spardeckschiffen, reichen, haben nur einen sehr geringen Werth, da das Wasser von einem Raum in den anderen oberhalb des Hauptdecks laufen kann, wenn das Schiff im Wasser sinkt. Diese Erwägung trifft natürlich umsomehr zu, wenn ein Theil der Schotten — und das war auf der „Cimbria" der Fall — gar nur bis zum Zwischendecke geführt ist. Ob die Thüren ganz absolut dicht schliessen, ist von untergeordneter Bedeutung gegenüber der Thatsache, dass sie rasch und **von den oberen Räumlichkeiten aus** geschlossen werden können.

9. Neben den Schotten sind zur Paralysirung der Folgen eines durch Kollision entstandenen Lecks die Pumpen von eminenter Wichtigkeit. Auch sie theilen das Loos der Schotten, sie sind vielfach von den Rhedern vernachlässigt. Das hat die seeamtliche Untersuchung der mehrfach erwähnten „Cimbria" grell gezeigt. Auf der „Cimbria" waren nämlich vorhanden:

1. Schlagpumpen von 6 Zoll englisch im Durchmesser für jeden Raum mit Handbetrieb;
2. Downtonpumpen von 6 Zoll Durchmesser mit Handbetrieb, welche jedoch nicht aus den verschiedenen Räumen pumpen konnten;
3. eine einzige Dampfpumpe (sogenannte Donkeypumpe) im Maschinenraume, zeitweilig aus einem der verschiedenen Räume pumpend. Da diese Pumpe auch als Feuerlöschpumpe diente, so kann ihre Dimensionirung selbstredend nur eine sehr beschränkte gewesen sein.

Es konnten sonach zwei Pumpen zur Noth aus einem beliebigen Raume des Schiffes pumpen. Ihre Gesammtleistung konnte jedoch keine bedeutende sein und zur Bewältigung eines grösseren Lecks nicht genügen. Alle anderen Pumpen, als da waren: die beiden Maschinenpumpen, die beiden Luftpumpen und die beiden Zirkulirpumpen kamen nur in Frage, *so lange die Maschine ging*. Nun ist man aber erfahrungsgemäss bei grossen Lecken nur höchst selten in der Lage, die Maschine arbeiten zu lassen. Es ist also auf diese Pumpen bei vielen Kollisionen gar nicht zu rechnen.

Durchgehends dieselbe Pumpenausstattung wie auf der „Cimbria" besteht übrigens nach Aussage des Ingenieurs der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, Robert Pohl, auf den neueren Schiffen dieser Gesellschaft. Nur der Unterschied besteht und macht die Pumpvorrichtungen leistungsfähiger, dass einige der neueren Schiffe Centrifugalpumpen von 10—12 Zoll Durchmesser haben und die Downton- und Schlagpumpen auf dem Spardeck auch durch die Dampfwinden betrieben werden können.

10. Die Achillesferse sehr vieler Eisenschiffe, besonders Dampfschiffe, ist ihre mangelhafte Materialstärke, fehlerhafte Dimensionirung und schlechte Bauausführung. Wer aber glaubt, dass hieran die Schiffsbauer die alleinige oder wenigstens

die Hauptschuld träfe, kennt die thatsächlichen Verhältnisse schlecht. Die Rheder drücken vielfach auf den Preis. Die Konkurrenz zwingt die Schiffsbauer, wenn sie überhaupt Geschäfte machen wollen, diesem Zuge zu folgen. Nun ist aber bekanntlich wie das Geld so die Waare. Für einen niedrigen Preis kann man auch nur eine minderwerthige Arbeit erhalten.

Eine staatliche Beaufsichtigung des Schiffsbauwesens findet in Deutschland nicht statt. Das Schiffsbaugewerbe ist frei und unterliegt keinem Konzessionszwange. Die Besichtigung der sogenannten Auswandererschiffe durch den einzigen in Deutschland fungirenden Reichskommissar beschränkt sich durchgehends auf Prüfung des Proviantes und des Verhältnisses zwischen Kopfzahl der Passagiere und Luftraum des Zwischendecks.

Von den Klassifikationsgesellschaften und Assekurranzvereinen ist wegen der Konkurrenz unter einander kein Wandel zu erhoffen.

Wie wichtig es aber ist, dass hier Wandel geschaffen werde, hat unter Anderem H. Jacobi von der Gutehoffnungshütte in der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute am 17. Juni 1883 dargelegt, wie folgt:

> Es ist der Preis des englischen Eisens viel billiger als der des deutschen Eisens. Die heutigen Preise in Nord-England von gewöhnlichem Schiffsmaterial sind: Schiffsplatten 6 Pfund Sterling 7,6 Shilling, Winkel 6 Pfund Sterling, Wulsteisen 8 Pfund Sterling 15 Shilling, oder franko Bremerhaven oder Hamburg: Schiffsplatten 135 Mark, Winkel 127 Mark, Wulsteisen 182 Mark, während die deutschen Preise franko Bremerhaven oder Hamburg für Schiffsplatten etwa 180 Mark, Winkel 140 Mark, Wulsteisen 185 Mark sind. Die verschiedenen Versicherungsgesellschaften stellen an das Material den Anspruch, dass es mit der Längsfaser 20 Tons für den Quadratzoll englisch, etwa 31 Kilogramm für den Quadratmillimeter und mit der Querfaser 18 Tons, etwa 28 Kilogramm für den Quadratmillimeter halten soll, ohne eine Dehnung oder Kontraktion vorzuschreiben. Diese Zugfestigkeiten werden von den englischen Werken garantirt, aber fast nie findet eine Prüfung statt, weil die Prüfung nicht obligatorisch ist, was die Lieferanten sehr wohl wissen. Mit der Faser hält das englische Material diese Belastung meistens aus, bricht dann aber plötzlich ohne nennenswerthen Reck. Ein Hauptnachtheil dieses Materials ist jedoch die grosse Ungleichmässigkeit. Bei der Verarbeitung tritt diese hervor und zeigt sich in Rissen u. s. w. Fast sämmtliche Spantwinkel, stumpfe Winkel, die aus dem rechten Winkel gesetzt werden müssen, welche Arbeit im rothwarmen Zustande geschieht, zeigen Längsrisse (sogenannte Schweissfugen und Rothbruch). Dieselben werden, wenn diese Fehler nicht zu schlimm sind, doch verwandt, weil sich die Spanten aus diesem Material eben nicht besser herstellen lassen.
>
> Die Fabrikation dieses Schiffsmaterials geschieht in Nord-England wie folgt:
>
> Aus einem leicht schweissenden, d. h. kaltbrüchigen Eisen werden direkt aus den Luppen Platinen von 15 bis 16 Zoll Breite, $4^1/_2$ Fuss Länge und $^3/_4$ Zoll Dicke gewalzt, welche zu Deckeln der Blechbrammen zerschnitten werden. Zwischen diese Deckel werden die Abfälle dieser Pla-

tinen, Schrotteisen gewöhnlicher Sorte und Eisenbahnschienen gelegt und dann das Packet direkt ohne weitere Bearbeitung, wie Schmieden u. s. w., zu Blechen ausgewalzt. Dass dieselben je nach dem verwendeten Schrottmaterial u. s. w. sehr verschieden, und zwar in ein und demselben Stück ausfallen müssen, ist wohl ziemlich einleuchtend. Das zu den Platinen verwendete Roheisen ist Cleveland-Eisen, welches etwa $1^1/_2$ Prozent Phosphor und etwa 2 Prozent Silicium enthält und heute 38 Shilling 9 Pence kostet. Da der Abbrand von den Brammen bis zum fertigen Blech gering und das Blech in einer Hitze fertig gewalzt wird, so stellt sich dasselbe sehr billig. Diese Methode in Deutschland angewandt, würde zwar auch eine billigere Herstellung der Bleche als bei unserer Methode ermöglichen, jedoch würde der gute Ruf des deutschen Materials sehr darunter leiden, weshalb wir nach anderen Mitteln, unser Eisen beim Schiffbau einzuführen, suchen müssen.

Wie sehr selbst in England die schlechte Qualität des gewöhnlichen Schiffsmaterials erkannt wird, geht aus einem Artikel des „Daily Telegraph“ hervor, welcher kurz nach dem Untergange der „Cimbria“ erschien und als Ausspruch eines Shipmasters ausgegeben wurde. Derselbe lautet: „Wie können die Schiffe anders als untergehen, wenn das Eisen, aus dem sie gebaut sind, nicht mehr als 6 Pfund Sterling die Tonne kostet? Was für eine Qualität kann man für dieses Geld haben? Einige aus Cleveland-Roheisen hergestellte Platten sind wie Glas. Ich habe sie beim Hinfallen brechen sehen. Ich habe ∠ - Stäbe sich halbiren sehen, wie sie vom Wagen gezogen wurden u. s. w.“

Die Konkurrenz hat eben dazu getrieben, die Schiffe möglichst billig, und zwar aus einem Material zu erbauen welches eben den Ansprüchen der Versicherungs-Gesellschaften genügt. Die „Kölnische Zeitung“ bespricht in einem Artikel unterm 6. Februar 1883 über den Untergang der „Cimbria“ die Gründe, warum sich diese Unfälle immer mehr mehren, und sagt unter Anderem:

„Die Ueberzeugung von dem Minderwerth englischer Schiffsbleche ist sogar so verbreitet und allgemein, dass man mit dem Ausdruck „Schiffsbleche“ von vornherein ein an Qualität geringes Blech zu bezeichnen pflegt, selbst wenn es gar nicht zum Schiffsbau verwendet wird.“

Die Ansprüche der englischen und französischen Klassifikationsgesellschaften haben sich aus dem zur Verwendung kommenden billigen Material herausgebildet, weil sie sich natürlich den Einwirkungen der Walzwerke nicht entziehen konnten. Es würde bei Aenderung der Vorschriften eine grosse Umwälzung entstehen und viele Walzwerke zum Erliegen kommen. Unsere deutsche Klassifikations-Gesellschaft, der „Germanische Lloyd“, ist leider noch nicht mächtig genug, um in dieser Richtung vorgehen zu können, und hat sich den früher bestehenden Gesellschaften in Bezug auf Prüfungsvorschriften anschliessen müssen.

Von den drei bestehenden Klassifikations-Gesellschaften, wonach in Deutschland die Minimal-Materialstärken der einzelnen Konstruktionstheile

der Schiffe vorgeschrieben werden, gestattet nur das „Bureau Veritas“ und der „Germanische Lloyd“ eine Reduktion für nachweislich bessere Qualität. Der „Englische Lloyd“ hat sich bis jetzt geweigert, irgend eine Ermässigung zuzulassen, wobei er sich wahrscheinlich durch die vorhin entwickelten Gründe leiten lässt. Es ist deshalb bei dem grossen Preisunterschied die Verwendung deutschen Materials für alle nach „Englischem Lloyd“ zu erbauenden Schiffe ausgeschlossen. Da mindestens die Hälfte der in Deutschland erbauten Schiffe beim „Englischen Lloyd“ klassifizirt werden, so wäre es äusserst wichtig, denselben zu einer Konzession bei Verwendung besseren Materials zu bestimmen. Es wäre vielleicht angebracht, wenn sich viele deutsche Werke in Verbindung mit den Schiffbauern an den Lloyd wegen Zulassung einer Reduktion bei Verwendung besseren Materials wendeten. Das Material müsste alsdann in Gegenwart eines Lloyds-Experten geprüft werden, wie es schon jetzt bei Verwendung von Stahl geschieht. Die Versicherungs-Gesellschaften erlauben bei Verwendung von weichem Stahl, der mindestens eine Festigkeit von 27 Tons gleich etwa 42 Kilogramm per Quadratmillimeter minimal und 31 Tons gleich etwa 48 Kilogramm per Quadratmillimeter maximal haben darf, eine Ermässigung der Dimensionen von vollen 20 Proz.

Es wäre deshalb auch richtig, dass der „Englische Lloyd“ bei Verwendung eines besseren Eisens wie vorgeschrieben auch eine entsprechende Reduktion gestattete. Vorgeschrieben ist eine Zugfestigkeit von 20 Tons per Quadratzoll englisch gleich 31 Kilogramm per Quadratmillimeter in der Längsrichtung und 18 Tons gleich 28 Kilogramm per Quadratmillimeter in der Querrichtung, aber keine Dehnung. Wird die Festigkeit auch erreicht, so bricht doch das Eisen plötzlich bei grösserer Belastung, und zeigt dasselbe selten eine Verlängerung über 3 bis 5 Prozent in der Längsrichtung. In der Querrichtung ist die Verlängerung meistens gleich Null und wird auch die vorgeschriebene Belastungsprobe nur eben erreicht.

Diese geringe Dehnungsfähigkeit des Materials ist aber der Hauptgrund, warum bei Kollisionen so grosse Lecke entstehen. Die getroffenen Platten u. s. w. springen wie Glas, weshalb das entstehende Loch so gross wie die getroffene Stelle wird.

Wäre das Eisen zähe, d. h. hätte dasselbe eine grosse Verlängerungefähigkeit, so würden Beulen entstehen, in welchen die Risse weniger gefährlich aufträten, so dass sie wenigstens in manchen Fällen zu stopfen wären.

Die deutsche Kriegsmarine verwendet nur deutsches Material und hat damit die besten Erfahrungen gemacht. Die im Jahre 1878 im grossen Belt aufgelaufene Panzerkorvette Friedrich der Grosse zeigte nicht etwa ein Loch, sondern nur eine grosse, etwa 3 Meter lange und 75 Centimeter breite eingedrückte Beule, ohne dass eine Spur von Undichtigkeit, bezw. ein Leck zu bemerken war. Wäre die Beplattung aus englischem Schiffseisen hergestellt gewesen, so wäre sicherlich ein ebenso grosses Loch entstanden.

Das in Deutschland als Konstruktionseisen verwendete Material soll nach den von unserem Verein aufgestellten Klassifizirungsbedingungen vom 28. und 29. Mai 1881 für Winkeleisen u. s. w. 36 Kilogramm Festigkeit pro Quadratmillimeter und 12 Prozent Dehnung, und für Bleche 35 Kilogramm Festigkeit in der Längsfaser bei 10 Prozent Dehnung, und 28 Kilogramm in der Querfaser bei 3 Prozent Dehnung haben. Dieses Material dürfte sich entschieden besser zum Schiffbau eignen als das gewöhnliche englische Eisen, und es wäre anzustreben, dass die verschiedenen Versicherungs-Gesellschaften, und zwar in erster Linie der Englische Lloyd, hierfür eine entsprechende Reduktion der Abmessungen gestatteten.

Damit das verwendete Eisen auch wirklich den geforderten Ansprüchen entspricht, müsste eine obligatorische Prüfung des Materials von Seiten der Versicherungs-Gesellschaften stattfinden. Wenn dieses auch für die Werften und für die Experten umständlicher werden würde, so würde man dadurch einen Nachweis erhalten, was die verschiedenen Werften liefern. Es würde sich herausstellen, dass manches Material, welches jetzt auf guten Glauben hin als ausreichend anerkanut wird, nicht zur Verwendung kommen dürfte. Bei scharfer Ausführung der Kontrole würden die englischen Preise bald höher gehen und sich dem deutschen Eisen eine grössere Aussicht auf Absatz eröffnen.

Die eventuell zu gewährende Reduktion der Dimensionen wird aber noch immer nicht genügen, den Preisunterschied zwischen dem geringwerthigen englischen und dem guten deutschen Eisen auszugleichen; es wäre deshalb eine Frachtermässigung für die zum Schiffbau benöthigten Materialien anzustreben. Die englischen Werke haben meistens direkte Wasserwege bis zu unseren Werften und deshalb sehr billige Frachten, während wir auf den Eisenbahntransport angewiesen sind, bei welchem, durch die Lage fast sämmtlicher Werften bestimmt, noch eine Umladung in Kähne oder Frachtfuhrwerk nöthig wird. Da das unter bedeutend günstigeren Verhältnissen produzirte englische Eisen bei uns für den Schiffbau zollfrei hereinkommt, so wäre eine Ermässigung der Frachten wenigstens ein kleiner Ersatz hierfür.

Durch die von den verschiedenen Versicherungs-Gesellschaften schon jetzt eingeräumten Stärkereduktionen für weichen Stahl bezw. Flusseisen wird dieses Material immer mehr und mehr im Schiffbau verwendet werden. In neuester Zeit werden schon viele Schiffe ganz aus weichem Stahl erbaut, weil sich der Preis der Schiffe aus diesem Material nicht höher stellt als aus Eisen. Durch das geringere Gewicht des Schiffskörpers wird dasselbe tragfähiger, oder es kann das Schiffsgefäss bei einem gegebenen Tonnengehalt kleiner werden. Dieses ist wieder von Einfluss auf die nöthige Maschinenkraft, so dass, dies alles in Rechnung gezogen, ein Stahlschiff nicht theurer wird als ein Eisenschiff. Da die Widerstandsfähigkeit eines Schiffes aus weichem Stahl, namentlich bei Kollisionen, wesentlich höher ist, als bei einem Schiff aus Eisen, so wird der Stahl das Zukunftsmaterial für den Schiffbau sein.

Obgleich das Verhältniss in den Herstellungskosten von Sahl für

Deutschland gegen England nicht so ungünstig ist wie bei den geringen Eisenqualitäten, so ist auch hierbei England durch seine glückliche Lage wieder im Vortheil. Die Frachten spielen hierbei wieder eine wesentliche Rolle, weshalb eine Ermässigung der Frachten für alle für den Schiffbau erforderlichen Materialien mit aller Energie anzustreben ist.

Es ist ganz natürlich, dass die englischen Walzwerke die Schiffswerften besser bedient haben als die deutschen Werke. Die englischen Werke, welche das Schiffsmaterial liefern, sind seit sehr langer Zeit für diese Branche beschäftigt und haben sich den Wünschen der Besteller angepasst. Sie wissen aus *Erfahrung, dass dem Schiffbauer nur mit der Ablieferung des Materials gedient sein kann, wenn es in der richtigen Reihenfolge geschieht.* Dabei fertigen die meisten englischen Werke das Schiffsmaterial als Hauptartikel oder auch wohl als einzigen Gegenstand an, was bei dem enormen Verbrauch an Schiffseisen möglich ist, so dass bei einlaufenden Bestellungen immer die passenden Walzen einliegen.

Je mehr die deutschen Walzwerke sich mit der Ausführung von Schiffsmaterial beschäftigen können, je prompter werden sie liefern und sich den Wünschen der Schiffbauer anpassen.

Wichtig für die Verwendung deutschen Eisens würde auch die *gesetzliche Bestimmung des Freibordes sein,* weil hierdurch die wirkliche Tragfähigkeit des Schiffes geregelt würde, und weil dann die Rheder ein anderes Mittel als das Ueberladen suchen müssten.

Um die Schiffe alsdann möglichst tragfähig zu machen, würden nur zwei Mittel bestehen, nämlich die Verwendung besten Materials oder die Schiffe noch völliger wie bisher zu bauen. Da die Werften wohl schon an der Grenze der Völligkeit der Schiffe angelangt sind und bei noch volleren Schiffen auch stärkere Maschinen u. s. w. bedingt werden, so würde man suchen, die Schiffe durch Verwendung guten Materials möglichst leicht, d. h. möglichst tragfähig zu machen.

Ebenso wie bei dem Schiffsrumpf der geringe Preis des englischen Eisens der Verwendung deutschen Materials entgegensteht, so steht auch der geringe Preis der englischen Anker und Ketten der Verwendung deutscher Anker und Ketten entgegen: England liefert die Artikel zu beispiellos billigen Preisen, weil erstens das hierzu verwendete Eisen billig und weil zweitens England der Weltmarkt offen steht. Hierdurch ist es möglich, in Masse zu fabriziren und so die Arbeitslöhne, Generalkosten u. s. w. auf ein Minimum zu reduziren.

Da wir keine amtlichen *Prüfungsanstalten für diese Artikel* besitzen, so werden auch alle hierauf gerichteten Anstrengungen wenig nützen, und wären deshalb diese zunächst anzustreben.

Dass unsere deutschen Anker und Ketten mindestens den besten an Güte gleichkommen, geht aus den Versuchen der deutschen Marine hervor, welche seiner Zeit angestellt sind und welche zur Folge hatten, dass der Bedarf der deutschen Marine nur noch im Inlande gedeckt wird. Die gewöhnliche Handelsqualität ist so billig (dabei aber auch sehr schlecht),

dass es wohl kaum gelingen wird, dieser Konkurrenz zu begegnen, wenn nicht eine obligatorische Prüfung dieser Gegenstände in Deutschland eingeführt wird. Schmiedestücke, wie Achsen u. s. w. zu den Maschinen, Steven, Ruder u. s. w., werden in Deutschland schon jetzt den englischen vorgezogen, weil sie aus weit besserem Materiale bestehen und im Allgemeinen exakter gearbeitet sind.

Schliesslich möchte ich noch erwähnen, dass in neuerer Zeit auch die Verwendung deutscher Maschinen platzgegriffen hat, und dass auch auf diesem Felde die deutsche Industrie anfängt, die englischen Maschinen für in Deutschland gebaute Schiffe zu verdrängen.

Es unterliegt gar keinem Zweifel, dass schon jetzt in Deutschland ebenso gute Maschinen wie in England gebaut werden. Die Preise werden aber durch die schlechtesten englischen Maschinen zu sehr gedrückt, während die guten englischen Maschinen auch theuer sind.

Durch Eingehen auf diese billigen Preise liegt die Gefahr nahe, dass sehr gespart wird, wodurch die Maschinen einen schlechten Ruf bekommen würden. Es sollten daher sowohl Rheder wie Schiffbauer lieber einen höheren Preis für das wichtigste Inventarstück des Schiffes bewilligen, dafür aber auch etwas durchaus Gutes verlangen.

Hinsichtlich der mehrfach erwähnten „Cimbria“, einem Auswanderungsdampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft von 2167 Tonnen Nettoraumgehalt, einer Länge von 100 Metern, einer Breite von 12 und einer Tiefe von 19 Metern ungefähr, welcher 1867 bei Caird & Co., Greenock, erbaut war, hat der Seeamtsspruch vom 17. Dezember 1883 folgende wichtige Thatsachen, welche hierher einschlagen, festgestellt:

Es standen zur Prüfung der Qualität des Materials, aus welchem die „Cimbria“ erbaut war, sowie der Stärke der verschiedenen Eisenplatten, Knien, Winkeleisen und Niete mit Rücksicht auf die Grösse und Verwendung der „Cimbria“ ausser den Konstruktionszeichnungen und dem Baukontrakte verschiedene Schiffstrümmer, nämlich drei verschiedene Platten, und zwar eine obere abgerissene $^5/_{16}$ Zoll starke Aussenplatte, eine darunter befindliche $^9/_{16}$ Zoll starke Sheergangsplatte, sowie eine darunter wiederum abgerissene $^1/_2$ Zoll starke Platte zur Verfügung. Die ersten beiden Stücke waren je 5 und $2^1/_2$ Fuss lang. Ferner war noch vorhanden eine Bruchplatte von 5 Fuss Länge, welche, abgesehen von einer Dicke der Sheergangsplatte von $^5/_8$ Zoll, mit den beiden ersten übereinstimmte. Dabei befanden sich endlich vier gebrochene Spanten nebst Reversspanten, an denen sich ein gebrochenes Bulbbalkenknie befand.

Die Prüfung ergab, dass die Nietung, d. h. die Arbeitsausführung durch die Nieter, nach jeder Richtung mangelhaft war. Jedes Niet liess sich nach Beseitigung des inneren vorstehenden Kopfes schon durch leichte Hammerschläge bezw. einen leichten Hammerschlag aus dem korrespondirenden Nietloche heraustreiben, wozu bei guter Nietausführung wiederholte und sehr energische Hammerschläge erforderlich sind. Kein Nietschaft war genügend gestaucht, um die Nietlöcher gänzlich zu füllen, vielmehr zeigten sich überall der Nietschaft und die anliegenden Ränder

der Nietlöcher ausnahmslos mit Rost überzogen, den überzeugenden Beweis liefernd, dass dieser Theil der Nietung von Beginn an nicht in ordnungsmässiger Weise ausgeführt worden war. Noch unsachgemässer und allen Regeln über tadellose Nietung völlig wiedersprechend war dagegen die versenkte Nietung in den Aussenhautplatten. Eine unter der Bohrmaschine hergestellte Versenkung des Nietloches in der Aussenseite der Beplattung fehlte vollständig, die ganze Koncinnität des Nietloches an der fraglichen Stelle, soweit von einer solchen überhaupt die Rede sein kann, scheint vielmehr lediglich durch Lochen der Aussenhautplatten „mit grosser Matrize“ hergestellt worden zu sein.

Dem entsprechend war die Kegelform der „versenkten Nietköpfe“ so wenig abweichend von dem zylindrischen Nietschaft, dass man von einem eigentlichen Kopfe, d. h. von einer Zusammenhang gebenden, Festigkeit und wasserdichte Verbindung garantirenden Nietung jener Bruchstücke der Aussenhautbeplattung unter sich sowie mit dem Spantwinkeleisen füglich nicht sprechen konnte.

Die Zerreiss- und Biegeproben „mit und quer der Eisenfaser“ ergaben für die Aussenhautplatten überaus ungünstige Resultate.

Probe 1 und 2 wurden mit der Faser zerrissen. Probe 1 zerriss bei einer Belastung von 25,7 Kilogramm pro Quadratmillimeter, der Reck betrug $2^1/_2$ Prozent. Probe 2 zerriss bei einer Belastung von 23,7 Kilogramm pro Quadratmillimeter, der Reck betrug $2^1/_2$ Prozent. Probe 3 wurde quer der Faser zerrissen. Sie zerriss bei einer Belastung von 26 Kilogramm pro Quadratmillimeter, der Reck betrug $3^1/_2$ Prozent.

Die Vorschriften der Kaiserlich deutschen Admiralität verlangen dagegen von Blechen bester Qualität (das sollten laut Baukontrakt die der „Cimbria“ sein!) eine Zerreissfestigkeit von 35 Kilogramm pro Quadratmillimeter bei 7 Prozent Reck mit der Faser und von 28,5 Kilogramm pro Quadratmillimeter, sowie von 5 Prozent Reck quer der Faser, dagegen von Blechen zweiter Qualität, die in der Kaiserlichen Marine zur Aussenhaut Verwendung nicht finden dürfen, eine Zerreissfestigkeit von 31,5 Kilogramm bei 5 Prozent Reck mit der Faser und von 27,5 Kilogramm pro Quadratmillimeter bei 3 Prozent Reck quer der Faser.

Die letzteren Anforderungen an für Schiffsbauzwecke zulässiges Eisen werden auch vom Germanischen Lloyd gestellt und die von ihm getroffenen Festsetzungen der Dimensionen der verschiedenen Bautheile für Schiffe bestimmter Grösse haben mithin Schiffbaueisen, welches m i n d e s t e n s diesen Bedingungen entspricht, zur Voraussetzung. Entsprechend diesen Annahmen sind die von Lloyds Register vorgeschriebenen Qualitätsbedingungen an Schiffbaueisen, indem sie 20 bezw. 18 Tons für den englischen Quadratzoll Zugfestigkeit verlangen, was auf Metermaass reduzirt etwa 30 Kilogramm und 27 Kilogramm pro Quadratmillimeter Querschnitt ergiebt.

In den Bauvorschriften des Bureau Veritas ist eine die Qualität des verwendeten Materials kontrolirende bezw. bestimmende Festsetzung nicht enthalten.

Ferner wurde Platte 1 mit der Faser, Platte 2 quer der Faser gebogen, beide auf dem einen Ende im kalten, auf dem anderen im rothwarmen Zustande.

Probe 1 zeigte, kalt gebogen, Einbruch bei einem Biegungswinkel von 24⁰ und war stark eingebrochen bei 35⁰ Biegung. Dieselbe Probe, roth warm gebogen, zeigte einen ersten Einbruch, als ein Biegungswinkel von 92⁰ erreicht war, der sich stark erweiterte bei 100⁰ Biegung.

Probe 2 zeigte, kalt gebogen, bereits Bruch bei einem Biegungswinkel von 10⁰, obwohl die Platte mehr als handwarm war, und brach ein, warm gebogen, bei einem Biegungswinkel von 90⁰.

Nach den Vorschriften der Kaiserlich deutschen Admiralität hätte Blech bester Qualität für die Aussenhaut von 15 Millimeter Dicke mit der Faser und kalt gebogen einen Biegungswinkel von mindestens 35⁰, warm gebogen einen solchen von 125⁰ ohne Einbruch aushalten müssen. Blech gleich guter Qualität, quer der Faser gebogen, darf ebenso bei kalter Biegung bei einem Biegungswinkel von 15⁰, sowie bei warmer Biegung bei einem solchen von 90⁰ nicht brechen. Für Bleche zweiter, nicht für die Aussenhaut bestimmter Qualität sind die entsprechenden Biegungswinkel mit der Faser 30⁰ bezw. 90⁰, quer der Faser 10⁰ bezw. 60⁰.

Aus der Gesammtheit dieser Thatsachen ergab sich, dass das fragliche Plattenmaterial der „Cimbria“ nicht von solcher Qualität sich gezeigt hatte, wie erforderlich ist, um es für die Aussenhaut eiserner Schiffe mit Sicherheit verwenden zu können. Die Proben haben nicht einmal überall den an Platten mittlerer Qualität, welche zur Aussenhaut eiserner Schiffe in der Kaiserlichen Marine grundsätzlich nicht verwendet werden dürfen, sowie auch denjenigen Qualitätsansprüchen nicht entsprochen, welche von dem Germanischen Lloyd und von Lloyds Register für Schiffsbaueisen als Minimalleistung festgesetzt sind. Aus der geringen Haltbarkeit des Beplattungsmaterials der „Cimbria“ im Verein mit der mangelhaften Vernietung desselben erhellte, dass der konstruktiv wichtigste Theil der „Cimbria“ — die Aussenhaut —, von deren Zuverlässigkeit in allererster Reihe die Sicherheit des Schiffes und des Lebens der an Bord befindlichen Menschen abhing, nicht in einem Zustande gewesen ist, welcher von gut gebauten Schiffen der heutigen Zeit verlangt werden muss.

Bezüglich der noch hinter den ganz veralteten und unhaltbaren Bauschriften weit zurückbleibenden Dimensionen der den Längsverband der „Cimbria“ bildenden Konstruktionstheile kann zunächst auf den epochemachenden Vortrag von W. John, assistant chief surveyor des englischen Lloyd, in der 15. Jahresversammlung der Institution of naval architects hingewiesen worden. W. John wies bekanntlich nach, dass alle 300 Fuss langen, nach alter Bauweise gebauten Schiffe auf dem Ozean einer Maximalbeanspruchung pro englischen Quadratzoll der obersten Längsverbände von 8 Tons ausgesetzt sind, wodurch der Sicherheitscoëfficient auf das unzulässig geringe Maass von $2_{,5}$ reduzirt wird. In Folge dessen ist allgemein anerkannt, dass vollständige eiserne Decke an Stelle der partiellen, aus

Stringer-, Diagonal- und Longitudinalbändern u. s. w. bestehenden alten Deckverbände treten müssen.

Die nach Veritas Vorschriften für 1880 — der Zeit der letzten Klassifikation der „Cimbria" — vorgeschriebenen Querschnitte der Deckstringer standen zu den in der „Cimbria" vorhanden gewesenen im Verhältniss von 124 zu 58 Quadratzoll. Ein ähnliches Missverhältniss bestand bezüglich des eisernen Decks, welches für Spardeckschiffe der „Cimbria"-Klasse $^7/_{16}$ Zoll dick sein sollte, während es thatsächlich nur $^3/_{16}$ Zoll dick war. Die Dicken der Aussenhautplatten ergaben, verglichen mit den Bauvorschriften des Bureau Veritas für 1880, folgende Abweichungen: Veritas verlangte 211 Quadratzoll, die „Cimbria" hatte höchstens 197 Quadratzoll. Ebenso stand es um die Summen der Querschnitte der hauptsächlichsten Längsverbände. Veritas verlangte $493,_{07}$ Quadratzoll, die „Cimbria" hatte kaum 400 Quadratzoll. Hierbei sind die Querschnitte der Kielschweine, Seiten- und Kimmkielschweine (also das Unterwasserschiff) gar nicht berücksichtigt. Aeusserem Vernehmen nach stand es mit der Festigkeit derselben sowie der der Querverbände nicht besser.

Werden diese an sich zu geringen Querschnitte mit der in der Zerreissungsprobe festgestellten Bruchfestigkeit des Materials von rund 25 Kilogramm pro Quadratmillimeter Querschnitt multiplizirt, d. h. im Grossen und Ganzen mit $^5/_6$ derjenigen, welche gutes Schiffsbaueisen besitzen soll (30—31 Kilogramm pro Quadratmillimeter), so ergiebt sich die absolute, auf Zerreissen in Anspruch genommene Festigkeit der Längsverbände der „Cimbria" noch erheblich geringer, als vorstehend ermittelt ist.

Neben der aus zu geringer Stärke (Breite wie Dicke) der Stringer bezw. des eisernen Decks, mithin der Deckverbände in ihrer Gesammtheit, resultirenden grossen Schwäche des Längsverbandes der „Cimbria" traten mithin noch fernere Schädigungen desselben hinzu aus der ungenügend stark dimensionirten Aussenhaut oberhalb der Kimmung. Und wird ferner noch in Betracht gezogen, aus wie wenig widerstandsfähigem Materiale die Aussenhaut gefertigt war und in wie wenig Zutrauen erweckender Weise sich deren Nietung erwiesen hat, so ist man zu dem Schlusse genöthigt, dass die „Cimbria" heutigen begründeten Ansprüchen an Dampfschiffe dieser Grösse und dieses Verwendungszweckes gegenüber als nach allen Richtungen hin zu schwach gebaut bezeichnet werden musste. In diesem nachgewiesenen überschwachen Längsverbande liegt der Hauptfehler eines eisernen Schiffes, derjenige, welcher es bei den unvermeidlich zu erwartenden Beanspruchungen auf den langen Ozeanwellen früher oder später der Zerstörung überliefern muss.

Was die Bauvorschriften konkurrirender Schiffsklassifikationsgesellschaften anlangt, so kann denselben eine überall den wirklichen Verhältnissen Rechnung tragende Rücksichtnahme nicht zugesprochen werden, vielmehr darf nicht unerwähnt gelassen werden, dass in jenen Vorschriften, wie in Fachkreisen durchaus bekannt ist, nur die minimalsten Anforderungen Ausdruck gefunden haben, auch die Berechtigung mancher Bestimmungen

sehr angreifbar ist. Die Bezugnahme auf diese Bauvorschriften hat daher nur den Sinn, dass sie mangels anderer allgemein anerkannter Bestimmungen mindestens einen gewissen und wenigstens nicht ganz trügerischen Werthmesser abgeben und dass die Innehaltung jener Vorschriften sowie das Bauen nach denselben für Schiffe der Kauffahrteimarine allgemein übliche Praxis ist. Ein an und für sich und namentlich in Bezug auf die Longitudinalfestigkeit zu schwach gebautes Schiff wird, wenn es auch scheinbar ohne nachweislichen Schaden wiederholt den Ozean gekreuzt hat, in Folge seines schwachen Verbandes Anstrengungen ausgesetzt, die das ganze Schiffsgebäude in seiner Totalität beeinflussen und allmählich weiter fortschreitende Schwächungen der Einzelverbände im Gefolge haben müssen. Die longitudinalen Durchbiegungen auf wellenbewegtem Meere, auf welchem das Schiff bald auf dem Kamme einer Welle aufsitzend, bei ununterstützten Enden nach unten durchbiegt (hogging moment), bald umgekehrt von den Wellen an den Schiffsenden getragen das ununterstützte Mittelschiff durchbiegt (sagging moment), müssen auch die Transversalverbände, namentlich die Querschotten, in Mitleidenschaft ziehen. Eine Lockerung der Nietung ist unvermeidlich und selbst an sich anfänglich leidlich oder selbst tadellos ausgeführte wasserdichte Arbeit an diesen Trennungsschotten muss unter solchen Umständen allmählich aufhören, auf den Charakter einer wasserdichten Trennung Anspruch zu machen. Alle ähnlich wie die „Cimbria“ schwach gebauten Schiffe erleiden durch längere Inanspruchnahme und von Reise zu Reise eine stetig zunehmende Einbusse an der ursprünglich vorhandenen Festigkeit, und die Festigkeitsverminderung muss schliesslich mit Nothwendigkeit einen solchen Umfang annehmen, dass es lediglich vom Zufall abhängt, ob genügend schweres Wetter das begonnene Zerstörungswerk vollendet und die Zahl der verschollenen bezw. gesunkenen Schiffe um eins vermehrt wird, oder ob bei günstigerer Witterung die Katastrophe zur Zeit noch vermieden und das Schiff auch ferner noch für einige Zeit der Rhederei erhalten bleibt.

Die vorstehenden Auslassungen sind natürlich nicht dahin zu verstehen, als wenn von einer allmählichen Entwerthung oder von einer naturgemässen, d. h. unvermeidlichen, Vergänglichkeit alles Menschenwerkes die Rede sei. Es ist vielmehr selbstverständlich, dass auch die festest gebauten Schiffe eine allmähliche Festigkeitsreduktion erleiden, aber mit dem wesentlichen Unterschiede, dass diese unter denselben Umständen und bei gleichen Witterungsverhältnissen niemals so rapide verlaufen wird.

Fasst man das Obige zusammen, so findet man, dass die Qualität des Materials, aus welchem die „Cimbria“ erbaut war, bezüglich der Beplattung nicht eine derartige gewesen ist, wie es heutigen Tages für Schiffe überhaupt, selbst für lediglich zur Frachtfahrt bestimmte, mit Recht verlangt wird, und dass die Qualität der Arbeit bezüglich der Nietungen als solche bezeichnet werden muss, welche zu keiner Zeit und niemals als zulässig erachtet worden ist. Sie stand ganz fraglos noch tief unter dem Niveau der Qualität des Materials und in direktem Widerspruch mit der

bezüglichen Bestimmung des Baukontraktes, welcher rücksichtlich der als „Material" bezeichneten Position wörtlich lautete:

> all iron to be of the best boiler or consett crown quality and the workmanship also to be of the very best.

Die Stärke der verchiedenen Eisenplatten, Kniee, Winkeleisen und Niete war mit Rücksicht auf die Grösse und den Verwendungszweck der „Cimbria" als Passagier- und Postdampfer in Bezug auf die sämmtlichen Deckverbände sowie auf die Beplattung oberhalb der Kimmung, der Kielschweine, Seiten- und Kimmkielschweine selbst dann ungenügend, wenn das Blechmaterial von tadelloser Beschaffenheit gewesen wäre und wenn gegen die Arbeitsausführung Ausstellungen nicht gemacht werden mussten. Mangelhaftes Material, aussergewöhnlich mangelhafte Ausführung der Nietung und nicht hinreichende Stärke der für den Längsverband Ausschlag gebenden Konstruktionstheile vereinten sich, um die schwersten Bedenken gegen die Verbandsstärke der „Cimbria" um so mehr zu rechtfertigen, als auch andere, wesentlich der Transversalfestigkeit dienende Konstruktionstheile, wie beispielsweise die Balken aller Decks, von ungewöhnlich schwachen Abmessungen waren.

Die „Cimbria" war überhaupt ursprünglich ein Sturmdeckschiff, dessen oberster Raum zur Aufnahme von Ladung nicht bestimmt war. Später wurde sie dessen ungeachtet als Spardeckschiff benutzt und der oberste Raum für Ladungszwecke ausgenutzt, ohne dass das Schiff die für ein Spardeckschiff nöthige grössere Festigkeit besessen hat. Eine Aussenhaut von nur $^5/_{16}$ Zoll zwischen Haupt- und Oberdeck und von $^1/_2$ Zoll unter dem Hauptdeck war eben für ein Schiff von den Dimensionen und der Klasse der „Cimbria" unter allen Umständen ungenügend. Die „Cimbria" hatte vom Bureau Veritas auf Grund der Besichtigung des Generalinspektors derselben C. F. Steinhaus die Klasse I $^3/_3$ L 1. 1. auf 4 Jahre, und zwar auf Grund der Bestimmungen der art. 5 und 6 der Bestimmungen des Veritas-Reglements für Eisenbau im Jahre 1880 erhalten. Letzterer Artikel enthält die Bestimmung, dass der Expert diejenigen Theile der Wägerung, welche er für nothwendig hält, abnehmen und, wo es ihm erforderlich dünkt, Löcher in die Platten bohren lassen muss, um sich von der Dicke der Platten zu überzeugen. Das ist aber niemals geschehen. Der Expert hatte sich ferner dabei beruhigt, die Bürgschaft für die Primaqualität des Eisens in dem oben referirten Wortlaute des Schiffsbaukontraktes der „Cimbria" zu finden, als wenn dieser mehr gewesen wäre, denn „Sand in die Augen".

Er hatte weiterhin, eine Prüfung der Nieten auf eventuelle Lockerung hin durch Klopfen vorzunehmen, nicht für nöthig befunden, weil er aus dem 13jährigen Gebrauch des Schiffes geschlossen hatte, dieselben müssten gut sein (sic!). Die Klappthüren in den Zwischendeckschotten der „Cimbria" waren seitens der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft auf ihre Wasserdichtigkeit niemals geprüft. Thorheit und Leichtsinn, Oberflächlichkeit und Rücksichtslosigkeit reichten sich von allen Seiten die

Hand, um in der „Cimbria“ dem Seeverkehr das denkbar ungeeignetste Transportmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft, welche, obgleich das Seeunfallgesetz vom 27. Juli 1877 keine Parteistellung der Rheder und also auch keine Prozessvertretung derselben zulässt, durch Beschluss des Senates der freien und Hansestadt Hamburg zur Einsicht der Seeamtsakten in der Person eines Rechtsanwaltes ermächtigt worden und in der Seeamtsverhandlung vertreten war, ist trotz der ihr gebotenen Gelegenheit den Konklusionen des oben referirten Gutachtens nicht entgegengetreten. Es rechtfertigt sich hiernach der Schluss, dass die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft die Richtigkeit der Resultate, zu welchen das Gutachten gelangt, anerkennt. Bemerkenswerth ist es jedenfalls, dass die „Cimbria“ zu den sogenannten beliebten Schiffen gehörte und die Gesellschaft sich auch wohl gehütet hat, in der Seeamtsverhandlung über den Untergang der „Cimbria“ dieses Schiff als minderwerthig im Vergleich zu den anderen Bestandtheilen ihres Schiffsparkes anzuerkennen.

Neuerdings ist die Leitung der Gesellschaft in andere Hände übergegangen, ein neuer Zug ist in das Unternehmen gekommen, und die neueren Bauten stehen, was Material, Arbeitsausführung und Einrichtung anlangt, auf einer ganz unvergleichlich höheren Stufe als die „Cimbria“.

Dass Schiffen von der Art der „Cimbria“ ein Zusammenstoss, selbst unter keineswegs erschwerenden Umständen, tödtlich ist, bedarf nach dem Ausgeführten keines näheren Nachweises. Wohl aber interessirt es, an einem Beispiele zu zeigen, wie lediglich durch Güte des Baumaterials und der Arbeitsausführung ein Schiff vor dem Untergange bewahrt bleiben kann.

Der in Rostock gebaute norwegische Postdampfer „Nordstjernen“ war im Anfange des Dezember 1883 auf der Reise von Norwegen nach Hamburg bei dickem Nebel auf Helgoland aufgefahren. Wenngleich an dem Schiffe selbst kein Leck wahrgenommen war, so wurde es doch auf Verlangen des Lloydexperten in Hamburg auf das Slip gebracht, wo man fand, dass es unglücklicherweise gerade unter dem Maschinenraum, in welchem es keinen Ballasttank hatte, aufgesessen hatte und dass circa 25 Platten mehr oder weniger verbogen waren, einige sogar bis auf 6 Zoll zwischen den Spanten sich durchgebogen hatten, was sie wahrscheinlich nicht ausgehalten hätten, wenn sie nicht aus bestem westphälischen Eisen hergestellt gewesen wären. Martell, einer der Londoner Experten, der zufällig auf dem Kontinent war, kam auf Einladung der Hamburger Experten dorthin, um diesen interessanten Fall aus eigener Anschauung kennen zu lernen, und konnte nicht unterlassen, seine Hochachtung für das deutsche Material und die deutsche Arbeit kundzuthun. Das Eisen war von der Union in Dortmund bezogen, die Arbeit von der Rostocker Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau geliefert.

Bei dieser Gelegenheit soll die beachtungswürdige Antwort nicht umgangen werden, welche der Präsident des Handelsamtes, Mr. Chamberlain, am 8. März 1883 einer Deputation von Schiffsrhedern und Mit-

gliedern der britischen Schifffahrtskammer auf deren Gesuch, das neue Schifffahrtsgesetz dahin abzuändern, dass den Schiffseignern das Recht der Berufung gegen die Entscheidungen der Strandämter (Wreck Commissioners) zustehe, ertheilte. Chamberlain hob bei der Gelegenheit hervor, dass im Jahre 1882, abgesehen von dem durch Strandung und Kollision von Schiffen verursachten Lebensverlust, 3118 Menschen auf See durch allerlei Schiffsunfälle, verursacht durch mangelhafte Maschinen, Explosionen, Ueberladung u. s. w. ihr Leben verloren. Er habe die moralische Ueberzeugung, dass in einem beträchtlichen Verhältniss dieser Fälle die Schiffseigner direkt verantwortlich für diesen Lebensverlust seien, da sie, um mehr Fracht zu befördern oder die Kosten von Reparaturen zu ersparen, die Schiffe in gänzlich seeuntüchtiger Verfassung in See gehen liessen, und die Folge sei, dass, während sie selber gegen Verlust versichert seien, die in ihren Diensten stehenden Seeleute ertrinken und deren Familien an den Bettelstab gebracht werden. Das seien Zustände, die nicht fortdauern könnten, und es dürfte nothwendig werden, ein Gesetz zu geben, welches den Wittwen und Waisen von Seeleuten, die durch die Schuld der Schiffseigener ertrunken sind, Entschädigung gewähre.

11. Zum Schlusse wird es angezeigt sein, drei sehr allgemein verbreitete Mängel in der Einrichtung der Seedampfer, welche die nicht seltene, aber sehr häufig verkannte Ursache bezw. Bedingung von Schiffskollisionen sind, noch zu berühren.

a) Nur ganz vereinzelte Dampfer sind mit Rauchverzehrern ausgestattet. In Folge dessen kommt es bei achterlichem resp. Backstagswinde vor und ist schon verschiedentlich beobachtet, dass die resp. eine der Positionslaternen entweder andauernd oder in kürzeren Pausen durch den Rauch des resp. der Schornsteine verdunkelt wurde. Welch erhebliches Gefahrsmoment zur Nachtzeit und in der Nähe anderer Schiffe durch diese Thatsache repräsentirt wird, bedarf keiner Worte.

b) Die wenigsten Dampfer besitzen Abblasevorrichtungen, welche den Dampf unter Wasser leiten und heraustreten lassen. So kann es vorkommen, dass gerade zu einer Zeit, wo die Verständlichmachung durch Signale von allergrössester Wichtigkeit ist, das Brüllen des ausströmenden Dampfes über Wasser die Hörbarkeit und Unterscheidbarkeit gleichzeitiger Pfeifen- oder Hornsignale mehr oder minder erheblich beeinträchtigt und stört.

c) Die Ruderfläche sehr vieler Dampfer ist, bisweilen schon um deswillen, weil der Schiffsverband keine starken Beanspruchungen verträgt, unverhältnissmässig klein bemessen und folgeweise die Drehfähigkeit des Schiffes eine sehr geringe, sein Einbuchtungswinkel ein recht schwacher. Dass bei solchen Qualitäten die Manöverirfähigkeit des Schiffes nur zu häufig überschätzt wird, ist ein sehr bekanntes Faktum. Die Folge dieser Ueberschätzung ist ganz regelmässig die Verspätung der Vornahme eines Ausweichungsmanövers vor einem anderen Schiffe, und die Folge dieser Verspätung der Zusammenstoss mit jenem Schiffe.

Es ist ein langes Sündenregister menschlicher Schwächen und Leidenschaften, welches aus obigen Daten spricht und dem nur theils auf gesetzgeberischem, theils auf dem Verwaltungswege, sehr oft aber auch schon auf dem Boden des geltenden

Rechtes mittelst Richterspruches entgegengetreten werden kann. Es bedarf dazu nur dreierlei: der Erkenntniss des Uebels, des Willens, dasselbe zu unterdrücken, und der Wahl praktisch wirksamer Mittel.

Im heutigen Staatsleben fehlt es zuständigen Ortes öfter, als man glauben sollte, an dem einen oder anderen dieser drei Erfordernisse.

Es steht daher in der nächsten Zukunft auch kein entschiedener Wandel zum Besseren zu erwarten. Um gerecht zu sein, muss man aber gleichzeitig bemerken, dass dem Uebel da schwer beizukommen ist, wo seine Ursachen dunkel bleiben. Unerfahrenheit kostet Geld, denn sie bringt Schaden. Durch Schaden aber wird man klug. Und so kann man auch sagen: Erfahrung ist theuer, eben weil man durch Schaden gewitzigt wird. Die Bereicherung um eine solche theuere Erfahrung bewahrt der Betroffene in der Regel wo möglich — als Geheimniss, theils weil er seinen faux pas nicht an die grosse Glocke gehängt wissen mag, theils weil er, seine Konkurrenten durch die aus seinem eigenen Unfalle zu ziehenden Lehren vor Schaden zu bewahren, weder ein materielles Interesse hat, noch aus Wohlwollen, mögliche Nachtheile von ihnen abzuwenden, bestrebt ist. Vielmehr gönnt er es ihnen in der Regel, die kostspielige Lehre aus ähnlichen ihnen selber zustossenden Unfällen ziehen zu müssen.

§ 88.

8. Statistik der Seeunfälle durch Kollisionen.

Der Nutzen der Statistik ist heutigen Tages so allgemein anerkannt, dass es überflüssig erscheint, ihm hier das Wort zu reden.

Die Gesetzgebung, welche bekanntlich vorwiegend durch das Bedürfniss der Massen in Bewegung gesetzt wird, legt besonderen Werth auf die statistischen Thatsachen. Nur scheint es, dass man die praktische Bedeutung der Statistik vielfach überschätzt, indem man bei den aus ihr zu gewinnenden Konklusionen mit zu geringen Zeitintervallen operirt und dem hier hervortretenden Wechsel in den Zahlen eine vorschnelle und übereilte Wichtigkeit beimisst. Vergrössert man die Zeitabschnitte über Gebühr, so verblasst dagegen häufig das Resultat zu einem für den vorgesetzten Zweck allzu farblosen Bilde.

Eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des Gewichtes der statistischen Thatsachen liegt in der Art der Feststellung derselben und in den Persönlichkeiten, in deren Hände die Aufnahme und Lieferung des Materials gelegt ist. So ist z. B. der statistische Nachweis der Kollisionsursachen, soweit er sich lediglich auf höchstinstanzliche bezw. rechtskräftige Erkenntnisse stützt, wegen seiner Lückenhaftigkeit nur für beschränkte Zwecke verwerthbar, und soweit er auf die nach flüchtigen und abgerissenen Informationen geschöpften Impressionen der Strandbehörden basirt ist, weder vollständig noch zuverlässig genug, um eine allgemein maassgebliche Bedeutung beanspruchen zu können.

Unter diesem Vorbehalt tritt das Folgende an die Statistik des englischen Handelsamtes, des englischen Lloyd und des Kaiserlich deutschen statistischen Amtes heran und versucht, aus der Uebereinstimmung, welche das sogenannte Gesetz der grossen Zahl mit sich bringt, einige Erklärungsthatsachen zu gewinnen.

Die Kollisionen machen etwa 25 Prozent sämmtlicher Seeunfälle aus, während die Strandungen allein circa 50 Prozent repräsentiren.

An den Kollisionen sind Segel- und Dampfschiffe fast zu gleichen Theilen betheiligt; etwas weniger als die Hälfte aller kollidirenden Schiffe sind Dampfer, etwas mehr als die Hälfte Segler. Da die Zahl der Dampfer zu der der Segler innerhalb der Handelsflotten des Erdballs sich etwa wie 1 zu 5 verhält, so weist schon diese Summe der Dampferkollisionen, d. h. der Kollisionen, an welchen wenigstens ein Dampfer betheiligt war, auf die praktische Bedeutung zweier wohlbekannten Thatsachen hin, nämlich darauf, dass eine Seglerreise für den gleichen Zeitraum etwa 3 bis 4 Dampferreisen bedeutet, d. h. dass die Reisefrequenz der Dampfer die der Segler um das 3- bis 4fache übersteigt, und dass der Dampfer ein um 10 bis 12 Striche grösseres Gefahrsfeld befährt als der Segler mit seiner Beim-Wind-Grenze. Die oft urgirte Häufigkeit der Dampferkollisionen findet hierin eine ausreichende Erklärung.

Ein Drittheil ungefähr aller kollidirenden Schiffe ist aus Eisen resp. Stahl, ein Drittheil aus hartem und ein Drittheil aus weichem resp. hartem und weichem Holze gebaut. Man hat hierin eine Erklärung der Sorglosigkeit gesucht, welche im Bewusstsein ihrer Stärke (die beiden ersten Drittheile) sich über das Strassenrecht hinwegsetzt, und der Angst, welche im Gefühle inferiorer Widerstandskraft (das letzte Drittheil) abweicht, statt Kurs zu halten.

Etwa 20 Prozent aller kollidirenden Schiffe waren bis unter 7 Jahre alt, dagegen ca. 60 Prozent zwischen 7 und 30 Jahre alt. Diese Thatsache deutet einmal darauf hin, dass in den alten und in der Regel weniger seetüchtigen Schiffen das unzuverlässigere und weniger befähigte Schiffermaterial seine Verwendung findet, und wird sodann von den Assekuradeuren als Hinweis darauf benutzt, dass solche Kollisionen ein Analogon dessen seien, was die Feuerversicherung Spekulationsbrände nennt.

In der That erzählt die geschwätzige Fama an der Wasserkante mehrfach von Rhedern, welche alte Schiffe kaufen und — verlieren und durch die hohe Assekuranzsumme sich das Kapital zu einer auskömmlichen Rente resp. einem Neubau erwerben. Es soll sogar Schiffer geben, die eine grosse Gewandtheit in dieser Kollisionspraxis besitzen und daher als gesuchte Mitarbeiter der Rheder hochgeschätzt werden.

In die Monate März, April, Mai einerseits und September, Oktober, November andererseits fallen je $33^1/_3$ Prozent aller Kollisionen in den europäischen Gewässern und der Nord Atlantic, d. h. auf die ersteren 3 Monate etwas weniger, auf die letzteren 3 Monate etwas mehr als ein Drittel. Auf die übrigen 6 Monate vertheilt sich das letzte Drittel der Kollisionen ziemlich gleichmässig. Diese Thatsache findet ihre Erklärung darin, dass jene namentlich aufgeführten Monate, welche nördlich vom 45. Breitengrade Beginn und Ende der lebhaften Schifffahrt einleiten, die Zeiten des Auftretens und bisweilen der Herrschaft des Nebels sind, und beweist deutlich, dass die heutige Schifffahrt darauf verzichtet, im Nebel beizudrehen resp. auf Ankergrund sich vor Anker zu legen, vielmehr die Fortsetzung der Reise auch im starken Nebel beliebt.

Etwa 50 Prozent aller Kollisionen fand bei klarer Luft, die andere Hälfte bei trüber, dicker Luft, bei Nebel, Regen, Hagelböen, Schneegestöber und Gewitterböen statt.

Und während ca. 86 Prozent aller Kollisionen bei ruhiger See, leichter Dünung und geringem Seegange sich ereigneten, entfielen nur etwa 14 Prozent auf mässigen, hohen und schweren Seegang. Beide Umstände (Atmosphäre und Seegang) illustriren als überwiegende Ursache von Schiffskollisionen das menschliche Verschulden. Zwei fernere Umstände bestärken dieses Urtheil.

Ungefähr 50 Prozent aller Kollisionen fand in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, die andere Hälfte in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang statt.

Dagegen 80 Prozent aller Kollisionen ereigneten sich bei stillem Wetter, flauer Luft, leichter Brise, frischer Brise und mässiger Kühlte, und nur 20 Prozent bei schwerer Kühlte, bei Sturm, schwerem Sturm und orkanartigem Sturm. Also: je grösser die Windstärke, um so weniger Kollisionen, weil die Schiffe von ihrer Route verschlagen werden, und je geringer die Windstärke, um so mehr Kollisionen, weil die regelmässigen Schiffsrouten, welche, zumal für Dampfer, nach dem Gesichtspunkte des sogenannten Segelns im grössten Kreise hauptsächlich bestimmt sind, dann in allgemeine Benutzung genommen sind.

Was die Verluste von Menschenleben bei Schiffskollisionen betrifft, so kommt durchschnittlich auf jeden Kollisionsfall der Verlust eines Menschenlebens.

In runder Zahl entfallen im Weltverkehr auf das Jahr etwa 12 000 Schiffsunfälle, darunter nahezu 3000 Kollisionen, welche nächst den Strandungen die grösste Verlustziffer aufweisen.

Eine Vorstellung von dem katastrophenartigen Charakter mancher Kollisionen giebt die nachfolgende Auslese von 27 Kollisionen, in welchen 26 Schiffe und ungefähr 4300 Menschenleben zu Grunde gingen, davon etwa der achte Theil allein durch Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Datum	Schiffe († untergegangen)		Menschenleben verloren	Menschenleben gerettet	Ort
1) 27. Septbr. 1854	**Arctic** † engl. Dampfer Collins Line	**Vesta** franz. Dampfer	562	—	New-Foundland bei Cap Race.
2) 2. Novbr. 1856	**Lyonnais** † franz. Dampfer	**Adriatic** engl. Dampfer	120	—	Nantucket.
3) 8. Septbr. 1860	**Lady Elgin** † amerik. Dampfer	Ein Schooner	287	—	Michigan-See.
4) 15. August 1869	**Oleg** † russ. Fregatte	**Kreml** russ. Panzer	—	—	Helsingfors.
5) 8. Oktober 1871	**Admiral Spiridow** russ. Panzer	**Admiral Lazarew** russ. Panzer	—	—	Ostsee.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 535.)

Datum	Schiffe († untergegangen)		Menschenleben verloren	Menschenleben gerettet	Ort
6) 22. Januar 1872	**Nordfleeth** † engl. Dampfer	**Murillo** span. Dampfer	411 todt 30 verw.	97	Dungeness.
7) 7. Februar 1872	**Colorado** † engl. Dampfer Guion Line	**Arabian**	6	—	Mersey-Mündung.
8) 25. Dezbr. 1872	**Northumberland** engl. Panzer	**Hercules** engl. Panzer	—	—	Funchal.
9) 17. Februar 1876	**Strathclyde** † engl. Dampfer	**Franconia** deutsch. Dampfer Hamb.-Amerik. Packetf.-Aktiengesellschaft	60?	—	Dover.
10) 1. Septbr. 1877	**Vanguard** † engl. Panzer	**Jron Duke** engl. Panzer	—	336	Queenstown.
11) 31. Mai 1878	**GrosserKurfürst** † deutsch. Panzer	**König Wilhelm** deutsch. Panzer	280	—	Folkestone.
12) 12. Septbr. 1878	**Princess Alice** † engl. Dampfer	**Bywell Castle** engl. Dampfer	700	—	Themse bei Woolwich.
13) 26. Novbr. 1878	**Pommerania** † deutsch. Dampfer Hamb.-Amerik. Packetf.-Aktiengesellschaft	**Moel Eilian** schottische Bark	55	167	Folkestone.
14) 23. Novbr. 1879	**Ville de Hâvre** † franz. Dampfer	**Loch Earn** (ex Napoleon III) norweg. Dreimaster	226	—	engl. Kanal L 47° 21′ B 35° 31′
15) 13. Novbr. 1882	**Adrien David** † belg. Dampfer	**Westphalia** deutsch. Dampfer Hamb.-Amerik. Packetf.-Aktiengesellschaft	Alle Personen an Bord des Adrien David	—	Beachy Head im englisch. Kanal.
16) 19. Januar 1883	**Cimbria** † deutsch. Dampfer Hamb.-Amerik. Packetf.-Aktiengesellschaft	**Sultan** engl. Dampfer	437	56	Borkum Riff.

(Fortsetzung der Tabelle auf der folgenden Seite.)

(Fortsetzung von Seite 536.)

	Datum	Schiffe († untergegangen)		Menschenleben verloren	Menschenleben gerettet	Ort
17)	3. Septbr. 1884	**Hohenstaufen** deutsch. Dampfer Nordd. Lloyd	**Sophie** deutsch. Korvette	keine	alle	Wesermünd.
18)	14. März 1886	**Oregon** † engl. Dampfer Cunard Line	Ein Schooner † (Charles Morse?)	Alle an Bord des Schooners	—	Fire Island.
19)	24. Dezbr. 1886	**Ville de Victoria** † franz. Dampfer	**Sultan** engl. Panzer	50	—	Lissabon.
20)	20. Januar 1887	**Nepaul** engl. Dampfer P. & O. Compag.	**Wang-Niu-ching** † chines. Transportschiff	100	200	Jantsze bei Shanghai.
21)	6. Mai 1887	**Asia** † franz. Dampfer d. Ges. Fraissinet	**Ajaccio** franz. Dampfer der Compagnie Générale Transatlantique	—	—	Barcelona.
22)	18. Novbr. 1887	**Scholten** † holländ. Dampfer	**Rosa Mary** engl. Dampfer	125 (130?)	89	Dover.
23)	8. März 1888	**City of Corinth** † engl. Dampfer	**Tasmania** engl. Dampfer	Alle bis auf 2 an Bord der City of Corinth	2	engl. Kanal.
24)	14. August 1888	**Thingvalla** † dänisch. Dampfer der Thingvalla Linie	**Geiser** dänisch. Dampfer der Thingvalla Linie	113 (119?)	—	Sable Island (New-Foundland).
25)	17. Septbr. 1888	**Sud America** † italien. Dampfer	**La France** franz. Dampfer	80	—	Las Palmas (Canarische Inseln).
26)	6. Novbr. 1888	**Theodor Rüger** † deutsche Bark	**Nantes** † engl. Dampfer der Cunard Line	34	16	Eddystone im engl. Kanal.
27)	17. März 1891	**Utopia** engl, Dampfer (Anchor Line)	?	563	—	Gibraltar.

Hieran reiht sich mit aktuellem Interesse für die deutschen Verhältnisse eine vergleichende Gegenüberstellung der Schiffs- und Menschenverluste der beiden grössten deutschen Dampfschifffahrtsunternehmungen, des Norddeutschen Lloyd zu Bremen und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft zu Hamburg bis zum Jahre 1885, eine Gegenüberstellung, welche es — ganz abgesehen von der Ueberlegenheit des Lloyd über die Packetfahrt hinsichtlich der Konsolidirung und Leitung des Unternehmens — an sich schon als erklärlich erscheinen lässt, warum

im Jahre 1884 die Reichsregierung die Dampfersubvention dem Lloyd zuwandte und die Reichspost die Expeditionen mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt auf diejenigen Postsachen einschränkte, welche durch die Aufschrift „via Hamburg" direkt der Packetfahrt zugewendet sind. Der Vergleich liefert folgendes Bild:

Norddeutscher Lloyd		Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft (inklusive Adler-Linie)	
I. Schiffs- und Menschenverluste durch Kollision.			
Keine.		**Pommerania** 26. November 1878 bei Folkestone	55 Menschenleben d. h. 38 Passagiere, (34 pCt.). 17 Mannschaft (15 pCt.).
		Cimbria 19. Januar 1883 bei Borkum Riff	437 Menschenleben Gerettet wurden 33 Passagiere, (8 pCt.). 23 Mannschaft (25 pCt.).
II. Schiffs- und Menschenverluste durch Strandung etc.			
Union 29. November 1870 bei Rattray Head (Schottland)	—	**Austria** 13. September 1858 L 44° 1' B 44° 35'	465 Menschenleben (von 532)
König Wilhelm 26. November 1873 bei Nieuwediep	—	**Germania** 7. August 1869 bei Trepany (New-Foundland)	—
Deutschland 6. Dezember 1875 bei Kentish Knock (Themse)	57 Menschenleben 14 Mannschaft 43 Passagiere	**Schiller** 7. Mai 1875 bei Scilly Islands	331 Menschenleben 231 Passagiere Mannschaft bis auf 16
Hansa 5. Januar 1880 bei Terschelling	—	**Goethe** 26. Dezember 1876	—
Mosel 9. August 1882 bei Cap Lizard	—	**Herder** 9. Oktober 1882 bei Cap Race	—
Oder 30. Mai 1887 bei Socotra (Aden)	4 Mannschaft	**Lotharingia** 25. Oktober 1882	Alle Mann an Bord (50?)
Moltke bei Cap Lizard (?)	—	**Saxonia** 5. Januar 1883 bei Helgoland	—
	61 Menschenleben		1338 Menschenleben

Diese Daten geben einen guten Maassstab für die Beurtheilung des Maasses von Sicherheit, welches diese beiden Gesellschaften dem reisenden Publikum bieten.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft hat 20 mal mehr Menschenleben in Verlust gebracht als der Norddeutsche Lloyd. Die Sicherheit auf dem Norddeutschen Lloyd ist, da derselbe Ende 1885 67 Dampfer, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft dagegen nur 26 Dampfer besass, demnach 50 mal grösser als diejenige, welche die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft auf der Seefahrt gewährt. Rein numerisch betrachtet, ist die Verlustliste beider Gesellschaften an Schiffen aus Strandungen u. s. w., wenn man von Kollisionen absieht, gleich. Dagegen nach Verhältniss der Gesammt-Schiffs- und Tonnenzahl ist der Verlust der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft etwa 3 mal grösser als der des Norddeutschen Lloyd. Die Hamburger Gesellschaft verfügte nämlich 1885 über ca. 70 000 Tonnen mit 40 000 Pferdekräften, die Bremer dagegen über ca. 140 000 Tonnen mit 150 000 Pferdekräften.

Durch Kollisionen verlor der Lloyd kein Schiff und kein Menschenleben, die Packetfahrt 2 Schiffe und 492 Menschenleben. Sie verlor im Pommerania-Fall 34 Prozent der Passagiere, aber nur 15 Prozent der Mannschaft, während beim Cimbria-Fall 25 Prozent der Mannschaft sich retteten, dagegen nur 8 Prozent der Passagiere. Aus dem Gesichtspunkt der Sicherheit und des Schutzes der Passagiere ist dies kein günstiges Verhältniss zu nennen.

Dem entspricht es vollkommen, dass der Norddeutsche Lloyd trotz seiner jahrelang höheren Passagepreise nahezu die doppelte Zahl an Zwischendeckspassagieren und mehr als das Vierfache an Kajütspassagieren bis Ende 1885 beförderte, als die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft über See brachte.

Und hieraus erklärt sich ohne Weiteres die Differenz in der Dividendenvertheilung beider Gesellschaften. So vertheilte z. B. in den 8 Jahren 1881 bis 1888 die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft im Ganzen $43^1/_2$ Prozent des eingezahlten Kapitals, der Norddeutsche Lloyd dagegen $62^1/_2$ Prozent, also nahezu um die Hälfte mehr.

Solche Zahlen liefern schlagende Beweise.

§ 89.

Die rechtliche Natur der Fahrregeln.

Man kann die rechtliche Natur der Fahrregeln aus drei verschiedenen Gesichtspunkten bestimmen: nach ihrem Inhalte, ihrem Rechtsgebiet und ihrer Rechtsquelle.

I.

Ihrem Inhalte nach sind die Fahrregeln Rechtssätze.

Die Fahrregeln sind Beschränkungen der Freiheit in der Benutzung des Wasserweges kraft Gesetzes.

Die Willkür der Wahl von Kurs, Fahrgeschwindigkeit und Bewegungsart findet unter der Voraussetzung einer die Kollisionsgefahr involvirenden Annäherung von Schiffen zu einander eine Schranke an dem Gesetz. Jetzt tritt an die Stelle der Handlungs- resp. Unterlassungsfreiheit die Rechtspflicht, der Zwang.

Die vom Rechte statuirten Fahrregeln charakterisiren sich als Rechtssätze. Diese Rechtssätze sind Sätze des öffentlichen Rechts. Denn es fehlt ihnen das Merkmal der Privatrechtssätze: die Verzichtbarkeit. Sie gewähren überhaupt an Private keine Rechte, sie legen lediglich Rechtspflichten auf, nämlich die Pflicht, auszuweichen, und die Pflicht, Kurs zu halten, und die Pflicht, die Fahrt zu ändern (zu mindern oder zu erhöhen), einzustellen, umzukehren, und die Pflicht, abzuweichen.

Wenn von einem Rechte, abzuweichen (nach art. 23), gesprochen wird, so hat dies den Sinn einer Entschuldigung, und wenn von einem Strassenrecht geredet wird, so sollte man besser Pflichterfüllung sagen.

Diese Rechtssätze sind Sätze des Strafrechts, weil an ihre Uebertretung Straffolgen geknüpft sind, und zwar Sätze des sogenannten Polizeistrafrechts, weil die Straffolge an die Thatsache der Nichtbefolgung der Rechtssätze sich anschliesst und von der Willensrichtung des Thäters zunächst abstrahirt wird.

Die Fahrregeln sind keine Rechtsregeln. Denn die Rechtsregel ist nur ein kurzer Ausdruck für eine von der Theorie erfundene Meinung. Die Rechtsregel trifft zu oder trifft nicht zu und ist niemals anzuwenden. Die Fahrregeln sollen angewendet werden, sie sind Rechtssätze.

Sie bezwecken keine Vertheilung der Beweislast, sie sind keine Präsumptionen hinsichtlich der Schuld oder Unschuld einer Person an einer Kollision, noch viel weniger sind sie Fiktionen zu diesem Ende. Denn sie sind nicht Sätze des Privatrechts, sondern des öffentlichen Rechts, und nicht an die Voraussetzung einer Verschuldung geknüpfte Strafrechtssätze, sondern Polizeigesetze, für deren Anwendbarkeit lediglich die Thatsache der Nichtbefolgung relevirt.

Die Uebertretung derselben ist jedoch kein sogenanntes objektives, d. h. schuldloses Unrecht. Der geführte Unschuldsbeweis schliesst den Eintritt der Straffolge aus. Für den Eintritt der Straffolge ist kein Inkulpationsbeweis, wohl aber das Fehlen eines Exkulpationsbeweises erforderlich.

Der Nachweis des Mangels eines Entschuldigungsgrundes ist Sache des öffentlichen Anklägers, nicht des Angeklagten. Für den Ausschluss der S t r a f f o l g e genügt also das Fehlschlagen des Beweises einer mangelnden Exkulpation.

Dagegen genügt für den Eintritt der p r i v a t rechtlichen Folgen der Ersatzpflicht aus einer unter Uebertretung des Polizeistrafgesetzes verursachten Kollision der Nachweis der Thatsache dieser Uebertretung, und für ihren Ausschluss ist der vom Beklagten zu führende Exkulpationsbeweis erforderlich.

Dieser Unterschied folgt aus der Verschiedenheit der Natur und des Zweckes von Privat- und Strafrecht.

Dass die zivilrechtliche Folge der Schadensersatzpflicht eintritt, ist begründet in der Uebertretung des Strafgesetzes und der Herbeiführung eines Schadens.

Damit die Straffolge in Kraft tritt, ist der Mangel der Unschuld des Angeklagten zu beweisen.

Der Exkulpationsbeweis des Beklagten ist die Voraussetzung des Ausschlusses der Zivilfolge der Schadensstiftung aus einer Kollision.

Der Beweis der fehlenden Exkulpation des Angeklagten ist Voraussetzung der Straffolge der Uebertretung des Gesetzes auch ohne Kollision und ohne Schadenstiftung.

Die Fahrregeln sind, weil Rechtssätze, Willensvorschriften.

Ihr Inhalt bestimmt sich nach der Art, wie der Wille in die Erscheinung tritt. Der Wille des Menschen äussert sich nun in zweifacher Weise: in Handlungen und in Unterlassungen, im Thun und im Nichtthun, oder, was dasselbe ist, in Körperbewegung (vielleicht nur ein Zungenschlag) und Körperruhe. In diesem Sinne sind Wort und That keine Gegensätze; auch das Wort ist That, Handlung.

Das Strafrecht wendet sich an den Willen des Menschen durch Rechtssätze. Dieselben sind, analog denen des Privatrechts: bejahende, begriffsentwickelnde und verneinende Rechtssätze. Die bejahenden Rechtssätze sind: verbietende, gebietende oder erlaubende Rechtssätze, oder kürzer: Verbote, Gebote, Gewährungen.

Der verbietende Rechtssatz verbietet einen bestimmten Erfolg einer Handlung. Das Zuwiderhandeln gegen das Verbot ist ein sogenanntes reines Kommissivdelikt, eine Handlung.

Der gebietende Rechtssatz gebietet eine bestimmte Handlung. Die Uebertretung des Gebotes ist ein sogenanntes echtes Omissivdelikt, eine Unterlassung.

Der erlaubende Rechtssatz erlaubt eine bestimmte Handlung. Er ersetzt den Zweifel über die Grenzen von Gebot und Verbot durch die Gewissheit des Erlaubten.

Der verbietende Rechtssatz kann den bestimmten Erfolg einer Handlung verbieten durch das Gebot einer anderen Handlung. Das Zuwiderhandeln gegen das Verbot ist ein sogenanntes Kommissivdelikt durch Unterlassung, der Erfolg aus vorangegangener Handlung und darauf folgender Unterlassung.

Der gebietende Rechtssatz kann eine Handlung gebieten durch das Verbot einer anderen Handlung. Die Uebertretung des Gebotes ist ein sogenanntes scheinbar echtes Omissivdelikt, die Einheit von vorangegangener Handlung und darauf folgender Unterlassung.

Im Kommissivdelikt wird der Erfolg, im Omissivdelikt der Ungehorsam gestraft, mit anderen Worten in letzterem die Willensäusserung als solche, in ersterem die Willensäusserung als Ursache eines bestimmten Erfolges.

Das Gebot übertritt man durch Unterlassung, das Verbot durch Handlung. Die Natur der Uebertretung als Handlung charakterisirt den Rechtssatz als Verbot, die Natur der Uebertretung als Unterlassung charakterisirt ihn als Gebot. Die gebotene Handlung kann nur durch Unterlassung umgangen, die verbotene nur durch Handeln begangen werden.

Alle diese Rechtssätze sind bejahende Rechtssätze. Sie bejahen die Strafbarkeit von Handlungen und Unterlassungen und das Erlaubte einer Handlung.

Sie berechtigen und verpflichten die Staatsgewalt zur Anwendung bezw. Aussetzung der Strafsatzung.

Neben den bejahenden bestehen die begriffsentwickelnden und verneinenden Rechtssätze.

Die verneinenden Rechtssätze schliessen entweder jede Strafe von einer Willensäusserung aus, so dass die Willensäusserung strafrechtlich indifferent ist — das sind die absolut verneinenden Rechtssätze —, oder sie schliessen eine bestimmte Strafsatzung von einer Willensäusserung aus, so dass letztere strafrechtlich anders qualifizirt ist — das sind die relativ verneinenden Rechtssätze.

Die begriffsentwickelnden Rechtssätze liefern Worterklärungen. Ihre Anwendung setzt einen bereits bestehenden bejahenden oder verneinenden Rechtssatz voraus.

Ein Satz kann mehrere Rechtssätze enthalten:

einen verbietenden und einen erlaubenden,
einen gebietenden und einen erlaubenden,
einen gebietenden und einen verbietenden.

Ein Satz kann ausser einem Rechtssatz noch mancherlei anderer Art enthalten. Man nennt dann den Rechtssatz die dispositiven, alles Andere die enunciativen Worte des Satzes.

Die Nutzanwendung des Gesagten auf die Rechtssätze der Kaiserlichen Verordnungen vom 7. Januar 1880 und 16. Februar 1881 liefert folgendes Ergebniss:

Begriffsentwickelnde Rechtssätze enthalten die art. 1 und 15 al. 3 und 4. Sie lauten:

Segelschiff ist jedes allein durch Segel- und nicht auch durch Dampfkraft bewegte Schiff. (art. 1 Satz 1.)

Dampfschiff ist jedes durch Dampfkraft, allein oder unter Zuhülfenahme von Segeln, bewegte Schiff. (art. 1 Satz 2.)

Annäherung mit Gefahr des Zusammenstossens von Schiffen in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung ist bei Tage:

diejenige Annäherung, bei welcher jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht,

und ist bei Nacht:

diejenige Annäherung, bei welcher jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind. (art. 15 al. 3.)

Freipassiren zweier Schiffe von einander bei beiderseitig behaltenem Kurse resp. Annäherung in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung ohne Gefahr des Zusammenstossens ist bei Tage:

diejenige Annäherung, bei welcher das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe bereits gekreuzt wird,

und ist bei Nacht:

diejenige Annäherung, bei welcher das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder bei welcher ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder bei welcher beide farbigen Seitenlichter anderswo als voraus in Sicht sind. (art. 15 al. 4.)

Diese 4 resp. 6 Rechtssätze sind begriffsentwickelnde Rechtssätze, keine Legalinterpretationen. Denn die Legalinterpretation ist ein neuer gesetztlicher Rechtssatz mit rückwirkender Kraft. Von einer rückwirkenden Kraft dieser 4 resp. 6 Rechtssätze kann gar keine Rede sein.

Der art. 15 al. 3 ist ein begriffsentwickelnder Rechtssatz des im art. 15 al. 2 im Vordersatze (verbis: dieser Artikel entsteht) ausgesprochenen Gebotes, welches den gebietenden Rechtssatz des art. 15 al. 1 nur repetirt.

Der art. 15 al. 4 ist ein begriffsentwickelnder Rechtssatz des im art. 15 al. 2 im Nachsatze (verbis: nicht aber dann, wenn passiren müssen) ausgesprochenen Verbotes, welches den gebietenden Rechtssatz des art. 15 al. 1 limitirt.

Verneinende, und zwar relativ verneinende Rechtssätze enthalten die art. 25 und 26.

Die für den Hafen-, Fluss- und sonstigen Binnengewässerverkehr, soweit er zugleich Seeverkehr ist, an die Thatbestände des Strassenrechts auf See geknüpften Rechtsfolgen treten an die Stelle des § 145 des Reichsstrafgesetzbuches (art. 25). Hiermit ist eine grosse Zahl von Wasserstrassen dem Rechtsgebiete der Kaiserlichen Verordnungen vom 7. Januar 1880 und 16. Februar 1881 entzogen. Dagegen werden lediglich die Rechtssätze des Seestrassenrechts über Lichterführung durch die landesrechtlichen Bestimmungen über zusätzliche Stations- und Signallichter für Fahren im Kriegsgeschwader und im Convoi ausgeschlossen.

Nur mehr, nicht weniger, auch nicht andere Lichter an Stelle der reichsgesetzlichen darf eine deutsche Geschwader- und Convoi-Ordnung vorschreiben. Diese letztere Selbstbeschränkung des deutschen Gesetzgebers hat nur einen sogenannten moralischen Werth. Sie ist unpraktisch, sobald ein Reichsgesetz oder eine Reichsverordnung sich nicht daran kehrt.

Eine Nöthigung, für die Zukunft sich die Hände zu binden, lag für den deutschen Gesetzgeber, soweit ersichtlich, nicht vor.

Bejahende Rechtssätze enthalten die art. 2 bis 15 al. 1 und al. 2 im Vordersatze, art. 16 bis 24 und § 2 der Verordnung vom 16. Februar 1881.

Hierunter sind zwei erlaubende Rechtssätze:

> Den Dampfschiffsführern sind drei unterschiedliche Signale zur Bezeichnung einer Kursänderung nach Steuerbord und nach Backbord und eines Fahrtwechsels von vorwärts nach rückwärts unter drei Voraussetzungen erlaubt (art. 19).

Die Voraussetzungen sind:

1. eine Kursänderung in Gemässheit des Gesetzes und
2. ein Insichtsein des Gegendampfers oder -Seglers,
3. abgesehen von diesen beiden Voraussetzungen, d. h. beim Fehlen derselben: ein Nothstand (art. 23).

Den Insassen offener Boote, seien sie Fischer- oder andere Fahrzeuge, ist es erlaubt, sich eines Flackerfeuers zu bedienen. (§ 2 al. 2 der Verordnung vom 16. Februar 1881.)

Verbietende Rechtssästze sind folgende sieben darunter:

Keine anderen als die in den beiden Kaiserlichen Verordnungen erwähnten Lichter dürfen geführt werden (art. 2 verbis: und keine anderen).

Telegraphenkabel legende und aufnehmende Schiffe und durch Unfall manöverirunfähige Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, auch keine Seitenlichter führen (art. 5 al. 3 im Vordersatze).

Segelschiffe dürfen niemals das Dampfertoplicht führen (art. 6 verbis: mit Ausnahme darf). Dieser Rechtssatz ist nur ein Spezialfall des Verbotes des art. 2.

Kein Schiff darf bei unsichtigem Wetter mit mehr als mässiger Geschwindigkeit fahren (art. 13).

Dampfschiffe, welche sich in gerade oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander in solcher Weise nähern, dass sie, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander an Steuerbord passiren müssen, dürfen nicht beide ihren Kurs nach Steuerbord ändern (art. 19 al. 2 Nachsatz).

In engen Fahrwassern darf kein Dampfer, so lange Unmöglichkeit und Gefahr nicht entgegenstehen, anderswo als in der an seiner Steuerbordseite gelegenen Fahrwasserhälfte sich bewegen, also weder in der anderen Hälfte noch genau in der Mitte.

Dieses Verbot ist in die logische Form des Gebotes gekleidet (art. 21).

Das nicht zum Ausweichen verpflichtete Schiff darf seinen Kurs nicht verlassen (art. 22). Auch hier erscheint das Verbot in dem Gewande eines Gebotes.

Im Nothstande können alle gebietenden Rechtssätze sich in verbietende verwandeln (art. 23).

Umgekehrt können alle gebietenden Rechtssätze im Nothstande den Charakter von verbietenden annehmen.

Das Gros besteht aus 29 resp. 30 gebietenden Rechtssätzen.

Es sollen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang beständig Lichter geführt werden (art. 2).

Sie sollen unterschiedlich sein für Einzeldampfer (art. 3), Schleppdampfer (art. 4), Schiffe, welche Telegraphenkabel legen und aufnehmen, und solche, welche durch Unfall manöverirunfähig sind (art. 5 al. 1), speziell wenn sie Fahrt durchs Wasser machen (art. 5 al. 3 Nachsatz), Segelschiffe (art. 6), Schiffe vor Anker (art. 8), Lootsenschiffe im Dienst auf der Station (art. 9 al. 1) und nicht im Stationsdienst (art. 9 al. 2).

Es sollen zeitweilig Lichter gezeigt werden von kleinen gedeckten Fahrzeugen (art. 7), offenen Booten (§ 2 al. 1 der Verordnung vom 16. Februar 1881), von überholt werdenden Schiffen (art. 11).

Es sind 3 Schallsignalapparate und fünf Schallsignale vorgeschrieben (art. 12).

Für das Begegnen zweier Segelschiffe sind fünf Ausweicheregeln (art. 14).

Für das Begegnen zweier Dampfer zwei Ausweicheregeln (art. 15 al. 1 und 2 im Vordersatze und art. 16), für das Begegnen eines Dampfers und eines Seglers eine Ausweicheregel (art. 17) festgesetzt.

Je ein Rechtssatz normirt den Fahrtwechsel der Dampfer (art. 18) und das Ueberholen (art. 20) im Allgemeinen.

Bei Anwendung der freigestellten Kurssignale der Dampfer müssen Manöver und Signal korrespondiren (art. 19 Schlusssatz).

Jede Unterlassung der Sorgfalt eines ordentlichen Rheders, Schiffers und Schiffsmannes ist strafbar (art. 24).

Ein verschleiertes Ausweichegebot enthält der art. 5 al. 2 im Schlusssatz (verbis: und daher nicht aus dem Wege gehen kann).

Einige dieser bejahenden Rechtssätze sind mehrartig.

art. 2 enthält einen verbietenden und einen gebietenden Rechtssatz, art. 15 desgleichen (überdies zwei begriffsentwickelnde), art. 19 enthält einen erlaubenden und einen gebietenden Rechtssatz, § 2 (Verordnung vom 16. Februar 1881) desgleichen.

Enunciative Worte sind die Worte des Vordersatzes der al. 2 des art. 5 („diese Lichter nicht manöverirfähig ist"), soweit sie auf Telegraphenkabel legende und aufnehmende Schiffe Bezug haben. Sie enthalten sowohl den Nützlichkeitsgrund (ratio legis) der vorzugsweisen Kenntlichmachung als den konkreten Zweck des Ausweichegebotes, welches in dem Nachsatze sich versteckt.

II.

Dem Rechtsgebiete nach — Rechtsgebiet ist ein Gebiet, welches Rechtsquellen hat — sind die Fahrregeln theils allgemeines, theils gemeines, genauer theils absolutes, theils subsidiäres gemeines, theils partikuläres Recht.

Als das auf einer Rechtsquelle — dem Reichsgesetz — beruhende Recht des ganzen aus mehreren kleineren (partikulären) Rechtsgebieten bestehenden deutschen Rechtsgebietes sind sie ein gemeines deutsches Recht. Soweit die See reicht, sind sie ein absolutes gemeines Recht ohne Berücksichtigung des partikulären deutschen Rechts. Denn sie sind Reichsrecht, und dieses geht laut art. 2 der Reichsverfassung den Landesgesetzen vor. Soweit die Häfen, Flüsse und Binnengewässer als territoriale Basis in Frage kommen, sind die Fahrregeln subsidiäres gemeines Recht, also mit Berücksichtigung des partikulären Rechts, so dass sie nur bei Lücken oder Mangels des letzteren Gültigkeit haben.

Wie weit sie allgemeines Recht sind, d. h. als Partikularrecht Deutschlands mit ausländischen Partikularrechten übereinstimmen, ist bereits gezeigt worden.

III.

Der Rechtsquelle nach sind die Fahrregeln theils gewohnheitliches, theils gesetzliches, theils wissenschaftliches Recht.

Da nach art. 2 der Reichverfassung die Reichsgesetze den Landesgesetzen (worunter das gesammte Landesrecht verstanden ist) vorgehen, so können keine gewohnheitsrechtlichen Fahrregeln neu entstehen. Denn jedes Gewohnheitsrecht entsteht in lokaler Beschränktheit, also als Landesrecht, und als solches kann es gegen das Reichsrecht nicht bestehen. So ist das Gewohnheitsrecht als Rechtsquelle im Deutschen Reiche praktisch (im Effekte) beseitigt, aber wohlverstanden nur für die künftige Rechtsbildung. Das bisherige Gewohnheitsrecht bleibt gültig, soweit das Reichsrecht keine Bestimmungen enthält. Denn art. 24 verweist auf die „gewöhnliche seemännische Praxis", und diese umfasst auch das Gewohnheitsrecht. Es kann also neben dem Reichsrecht ein Gewohnheitsrecht, sowohl ein allgemeines, wie ein gemeines, als auch ein partikuläres, bestehen, aber nur ein älteres, niemals ein jüngeres Gewohnheitsrecht, und niemals ein widerstreitendes partikuläres. Durch diese letztere Beschränkung ist indirekt jedes widerstreitende gemeine Gewohnheitsrecht ausgeschlossen. Denn jedes gemeine Gewohnheitsrecht ist — das liegt in der Natur seiner Entstehung — vorher einmal Partikularrecht gewesen. Als solches kann es aber gegen das Reichsrecht nicht entstehen. Gewohnheiten rücken eben „sacht von Ort zu Ort", Gesetze sind „mit einem Schlage" da. Es kommt praktisch nicht vor, dass alle Seeleute der Welt, oder alle deutschen Schiffer von einem bestimmten Datum (Tag und Stunde) an eine präzisirte Rechtsüberzeugung in Uebung setzen. Denn die Voraussetzung der Uebung, der Thatbestand des Rechtssatzes, ist niemals aller Orten gleichzeitig gegeben.

Die Sätze des gesetzlichen Rechtes sind bereits aufgezählt.

Auf altem Gewohnheitsrecht beruhen nur zwei Fahrregeln.

Der in Lee aufkneifende Beimwinder soll dem über denselben Bug liegenden Beimwinder zu Luv Platz machen.

Das Schiff in Fahrt weicht dem vor Anker liegenden Schiffe aus.

Wissenschaftliche Rechtssätze, d. h. durch wissenschaftliche Entwickelung entstandene, also neue Rechtssätze, welche bis dahin fehlten und welche daher die Lücken des gesetzlichen und gewohnheitlichen Rechtes ausfüllen, finden sich zahlreich.

Jeder Rechtssatz enthät eine Rechtsbestimmung und einen Thatbestand. Beide unterliegen der Auslegung, welche entweder das Wort, den buchstäblichen oder möglichen Inhalt, das, was das Wort sagen kann, auslegt (sogenannte sprachliche oder grammatische Auslegung), oder den Willen, den wahren oder wirklichen Inhalt, das, was das Wort enthalten will (den Inhalt), auslegt (sogenannte rechtswissenschaftliche oder logische Auslegung).

Aus der rechtlichen Grundlage; den Rechtssätzen, findet die Wissenschaft durch Abstraktion den höheren Rechtssatz, das Prinzip (Prinzip ist der Rechtssatz eines Rechtssatzes), welches entweder die Einheit verschiedener Thatbestände als Voraussetzungen von Rechten oder die Einheit verschiedener Thatbestände als Inhalt eines Rechtes ist.

Die Wissenschaft findet ferner durch Deduktion die Konsequenzen eines Rechtssatzes, indem sie entweder die Voraussetzungen oder den Inhalt eines Rechtes entwickelt. Durch Abstraktion wird das Recht vereinfacht, durch Deduktion verkleinert, detaillirt. Die Anwendung eines vorgängig gefundenen (nicht bereits gegebenen) Prinzips ist Analogie. Diese sucht zuvörderst das Prinzip eines Rechtssatzes, d. h. den Rechtssatz, von welchem der auszulegende Rechtssatz nur eine Anwendung ist, durch ausdehnende Auslegung und wendet dann das gefundene Prinzip, den anderen Rechtsatz, auf einen anderen Thatbestand, als den im Wort des ausgelegten Rechtssatzes enthaltenen, an.

Ausser aus rechtlichen, findet die Wissenschaft aus faktischen Grundlagen, aus der Natur der Sache, Rechtssätze.

Die rechtswissenschaftliche Auslegung ist eine bestätigende, wenn das Wort klar und wahr ist.

Dann ist sie mit oder in dem Wort und keine Fortbildung des Rechtes.

Sie ist eine erklärende, wenn das Wort unklar ist.

Dann ist sie zwar mit oder in dem Wort, aber eine Fortbildung des Rechtes.

Sie ist eine berichtigende, wenn das Wort unwahr ist.

Dann ist sie gegen das Wort und eine Fortbildung des Rechtes.

Die Berichtigung ist eine Ausdehnung, wenn das Wort mehr will, als es sagt.

Die Berichtigung ist eine Einschränkung, wenn das Wort weniger will, als es sagt.

Die Berichtigung ist eine sonstige Aenderung, wenn das Wort etwas anderes will, als es sagt.

Neben dem Wort ist die erklärende Auslegung der Verneinung der ausdehnenden Auslegung (in Folge Einfügung des Wörtchens „nur“ in den gegebenen Rechtssatz) durch den Schluss, dass unter anderen Voraussetzungen dieses Recht nicht zustehen soll; es ist das sogenannte argumentum a contrario. Diese Auslegung des Beiwerks (des Wörtchens „nur“, nicht des Rechtssatzes) kann in Verbindung mit der erwähnten Schlussfolgerung einen neuen Rechtssatz herausstellen, wenn dieser im Willen des Gesetzes liegt. Ist das nicht der Fall, so gewinnt sie nur ein Zeugniss für einen bereits bestehenden Rechtssatz, einen Satz des älteren Rechtes.

In fraudem legis ist der Versuch, einen Thatbestand von der Anwendung eines auf ihn anwendbaren Rechtssatzes unstatthafterweise auszuschliessen. Das geschieht seitens der Buchstabenjurisprudenz durch falsche Auslegung des Rechtssatzes, indem der wirkliche Inhalt (Wille) zum wörtlichen Inhalt (Wort) verfälscht wird.

Ein Beispiel bestätigender Auslegung bietet der art. 19.

Das Rückwärtsgehen betrifft hier lediglich den Maschinengang, schliesst also die Vorausfahrt noch mit ein.

Derselbe Begriff zielt jedoch in art. 18 auf das Schiff, genauer auf die effektive Fahrt, die Fahrrichtung des Schiffes hin. Das ergiebt eine erklärende Auslegung.

Durch erklärende Auslegung wird der Begriff der gefährlichen Annäherung fixirt auf drei Fälle:

diametral entgegengesetzte Fahrt innerhalb der Wirkung des Soggs in seitlichem Abstand;
konvergirende Kurse;
Ueberholen.

Sie bestimmt ferner das Wörtchen „ist" in art. 1 dahin, dass es besagt: fährt oder jeden Augenblick zu fahren bereit ist.

Wird die Art der Annäherung durch erklärende Auslegung gefunden, so ergiebt sich das Maass der Annäherung im Sinne des art. 18 durch Deduktion aus dem Begriffe des „Aus-dem-Wege-Gehens" dahin, dass die Distanz gemeint ist welche bis zum Stillstande des Dampfers durch Umstellung des Maschinenganges, oder für eine wirkungsvolle Kursänderung ohne Fahrtminderung erforderlich ist.

Durch berichtigende ausdehnende Auslegung findet man folgende Rechtssätze:

Die Erfüllung der Kundgebungspflicht des § 2 der Verordnung vom 15. August 1876 hat nicht Gefahrlosigkeit, sondern die Abwesenheit erheblicher eigener Gefahr zur Voraussetzung.

Die Worte „auf See" im Strassenrecht und in der Hülfeleistungsverordnung umfassen alle Gewässer, soweit der Seeverkehr reicht.

Die Worte „auf See und auf den Küstengewässern" in der Noth- und Lootsensignalordnung umfassen auch die Flüsse, beziehen sich also auf alle Territorialgewässer, welche in den Seeverkehr hineingezogen sind.

Als das geschleppte Schiff des art. 4 ist jeder Gegenstand von schiffsähnlichem Umfang oder Grösse oder Gestalt zu verstehen.

Die Verordnungen des art. 25, welche erlassen worden sind, umfassen auch künftige, so dass zu lesen ist: sofern solche erlassen sind oder werden.

Die einschränkende berichtigende Auslegung zeigt, dass das Wort „jedes" Dampfschiff im art. 18 in der erdrückenden Mehrzahl der Fälle nicht auf das kurshaltende Dampfschiff passt und demnach durch den Zusatz: sofern dadurch (durch das Stoppen etc.) die gefährliche Annäherung verringert, verlangsamt, gehemmt wird, zu restringiren ist. Also hat auch der Kurshalter beim Nebeneinanderlaufen zweier Dampfer in grosser Nähe nicht Kurs und Fahrt zu halten, sondern letztere zu mindern, dagegen im Falle des sogenannten Begegnens Kurs und Fahrt zu halten.

Sie ergiebt ferner, dass nur das unterste der sogenannten Unfallslichter des art. 5 die Stelle des Dampfertoplichtes einnehmen soll.

Im Wege der berichtigenden ändernden Auslegung findet man, dass die Worte des art. 13 „Jedes Schiff muss“ besagen wollen:

Kein Schiff darf anders (wenn überhaupt) fahren, als mit mässiger Geschwindigkeit.

Die Auslegung, dass „mässige Geschwindigkeit“ im art. 13 die zur Erhaltung der Steuerfähigkeit nöthige Geschwindigkeit bedeute, ist ein Fehlschluss aus dem Rechtssatz, dass ein Schiff dem anderen aus dem Weg gehen soll.

Die Auslegung, dass jene Worte soviel besagen als: mit weniger als voller Kraft fahren, ist, weil Buchstabenjurisprudenz, in fraudem legis.

Die Konsequenz aus der Pflicht, aus dem Wege zu gehen, ergiebt als Begriff „mässige Geschwindigkeit“ diejenige, bei welcher das Schiff auf die halbe Distanz der Sichtweite (des übersehbaren Raumes) ausser Fahrt gebracht werden kann.

Dass das am Lande vertäute oder an Grund festsitzende Schiff als Schiff vor Anker gilt, ist das Ergebniss einer berichtigenden ausdehnenden Auslegung.

Bestätigende Auslegung ist, dass das schwoiende Schiff ein Schiff vor Anker ist. Daraus ergiebt sich per argumentum a contrario, dass das am Anker auftörnende Schiff (weil dessen Anker noch nicht gefasst hat) ein Schiff in Fahrt ist.

Dass zu den keine Fahrt durchs Wasser machenden Schiffen des art. 5 ein im Ebbe- oder Fluthstrom an Grund sitzendes Schiff gehört (dieses macht Fahrt durchs Wasser), ergiebt sich durch berichtigende ausdehnende Auslegung.

Dass zu denselben das mit dem Strom treibende Schiff, das also Weg über den Grund macht, gehört, ist bestätigende Auslegung.

Das argumentum a contrario stellt heraus, dass gedeckte Fischerboote den gewöhnlichen Lichtersatz zu führen haben (denn nur für offene Boote ist das weisse Fischerlicht reservirt) und dass offene Fischerboote auch das Hecklicht zu zeigen haben (denn nur der alte art. 10 ist für sie ausgeschlossen durch art. 2 der Verordnung vom 16. Februar 1881).

Durch Analogie gefundene Rechtssätze sind:

Das stern-foremost fahrende Schiff hat seine Seitenlichter zu vertauschen, so dass sie nach der Heckrichtung über Backbord resp. Steuerbord leuchten.

Die Hörweite der Schallsignale des art. 12 soll bei ruhiger Luft mindestens 2 Seemeilen betragen. Die gleiche Distanz soll für die Sichtweite der Unfallslichter des art. 5 maassgebend sein.

Eine berichtigende einschränkende Auslegung des art. 3 d führt im Beihalt des art. 15 dahin, dass die Dampferseitenlichter erst auf die Distanz von 2 Seemeilen vor dem Bug überschiessen dürfen und in Konsequenz des art. 15 auch sollen. Durch Deduktion aus art. 6 erhellt derselbe Rechtssatz für die Seglerseitenlichter.

Die Präzisirung des Begriffes „dickes Wetter“ in art. 13 gewinnt man durch Deduktion aus art. 3 als: Sichtigkeit der Luft von weniger als 2 Seemeilen.

Durch Abstraktion aus den art. 14 bis 17 findet man den Rechtssatz, dass ausweichen soll, wer hierzu den mannichfaltigsten Raum zur Verfügung hat resp. die grösste absolute Bewegungsfreiheit besitzt.

Eine Konsequenz aus diesem Prinzip, also Analogie des art. 14 b und c, ist der Satz, dass der aufkneifende Beimwinder in Lee dem Beimwinder in Luv über denselben Bug aus dem Wege gehen soll.

Dieser Satz hat seine Geltung aber durch Gewohnheitsrecht und bedarf daher nicht der rechtswissenschaftlichen Ableitung.

Das Gleiche gilt von der Regel, dass das Schiff in Fahrt dem Schiffe vor Anker ausweicht.

Unmittelbar aus der Natur der Sache, aus rein mathematischen Grundsätzen folgt, dass Ueberholen im Sinne des Strassenrechts ein durch Schnellerfahren qualifizirtes Kreuzen des Kurses des Vorfahrers aus der Richtung achterlicher als dwars her ist.

Dagegen beruht der Satz, dass bei Nacht das Ueberholen erst 2 Strich achterlicher als dwars beginnt, auf der Praxis, welche diesen Begriff aus der Bestimmung der Lichtergrenze in art. 3 deduzirt.

Ist es richtig, dass das Segeln am Winde stets zugleich ein Segeln gegen den Wind ist, so resultirt hiernach der Folgesatz, dass das Raumsegeln seinen Anfang nimmt bei dem Mit-halbem-Wind-Segeln.

Die durch die Länge der Radien der Drehkreise beider Schiffe gegebene seitliche Distanz beim Passiren ergiebt sich als Minimalgrenze des reinen Kreuzens der Kurse im Gegensatz zum Ueberholen durch Deduktion aus dem Begriff Ausweichen, da eine Abschiebung der Weichepflicht auf die Schultern des Gegners ohne Beseitigung des Momentes der gefährlichen Annäherung kein Ausweichen im Sinne des Gesetzes ist.

Das sind 28 Sätze des wissenschaftlichen Rechtes, welche weder im Gewohnheits- noch im gesetzlichen Rechte gegeben, sondern das Resultat wissenschaftlicher Entwicklung sind. Da diese Entwicklung in den Erklärungen des Strassenrechtes sich findet, so erübrigte hier nur die Angabe der wissenschaftlichen Operation als solcher.

Ein glücklicher Umstand ist es, dass die Fahrregeln unter Vorenthaltung der Motive des Gesetzes in den Verkehr gesetzt sind.

Dadurch ist einer verkehrten Benutzung der sogenannten Motive vorgebeugt. Denn diese sind ja nur der Wille und die Einsicht der einzelnen Verfasser des Gesetzes. Und von solchem Willen ist der im Wort des Gesetzes publizirte Wille der gesetzgebenden Gewalt geschieden und losgelöst und ihm gegenüber selbstständig.

Der Wille der Gesetzesredaktoren ist gleichgültig.

Die Selbstständigkeit des Willens der gesetzgebenden Gewalt liegt in der Publikation, dem systematischen Zusammenhange der einzelnen Rechtssätze unter sich und mit dem bereits geltenden Rechte, und zeigt sich darin, dass das Gesetz oft weiser ist als die Gesetzgeber.

IV.

Die Fahrregeln sind Strafrechtssätze.

Die praktisch wichtigste zivilrechtliche Wirkung dieser Rechtssätze besteht in der Ersparung der Beweislast für den Kläger resp. den Beklagten (denn reus in exceptione actor est).

Wer die Fahrregeln übertreten hat, hat den Beweis zu führen, dass die Nichterfüllung des Gesetzes nicht den Zusammenstoss zur Folge hatte.

Zur Fundirung des Schadensersatzanspruches z. B. des Seglers genügt die Behauptung des stattgehabten Zusammenstosses und des eigenen strassenrechtmässigen

Verhaltens. Der Beweis, dass der Segler seinen Kurs nicht gehalten und hierdurch den Zusammenstoss verursacht habe, liegt dem Dampfer ob.

Der Kläger hat nur zu beweisen, dass äusserlich der Rechtssatz verletzt ist. Der Inkulpationsbeweis wird ihm erlassen. Dafür wird der Beklagte mit dem Exkulpationsbeweise belastet.

Von besonderer Wichtigkeit wird diese Ersparung und Vertheilung der Beweislast im Falle des sogenannten Abweichens, also im Nothstande.

Dagegen erfordert die Abweichung von der Regel als Exkulpationsbeweis nur zwei Beweise des Beweisführers: den der Nothwendigkeit einer und der Angemessenheit seiner Abweichung.

Die Freiheit seiner Wahl (das ‚per me stat') braucht er nicht zu beweisen.

Denn dieses behauptet ja gerade der Gegner ebenfalls und dieses ist ja rebus ipsis et factis bereits bewiesen.

Die Abweichung von der Regel erfordert als Inkulpationsbeweis drei Beweise des Beweisführers:

den Beweis, dass der Schiffer es in seiner Macht hatte, etwas zu thun, was er unterliess;

den Beweis, dass die unterlassene Handlung geeignet war, die Kollision zu verhüten;

den Beweis, dass ein ordentlicher Schiffer diese Handlung nicht unterlassen haben würde.

Wenn man aus diesem Grunde von Schuldpräsumptionen in unjuristischer Weise spricht, so übersieht man, dass es sich um zwingende Rechtssätze und um Verletzungen dieser Rechtssätze handelt, und dass, was als Präsumption erscheint, nicht Inhalt des Rechtssatzes, sondern begleitende Folge seiner Verletzung ist.

B. Das Recht in den Territorialgewässern, besonders die Fluss-, Revier-, Kanal- und Hafenordnungen.

§ 90.

Eine Auslese.

A. Deutschland.

a) Preussen.

1. Frisches und Kurisches Haff.
2. Memel.
3. Pillau.
4. Königsberg.
5. Stettin und Swinemünde.
6. Wollin.
7. Kammin.
8. Anklam.
9. Wolgast.
10. Stralsund.
11. Heiligenhafen.
12. Kiel.
13. Eckernförde.
14. Flensburg.
15. Apenrade.
16. Husum.
17. Tönningen.
18. Rendsburg.
19. Eiderkanal.

20. Itzehoe.	25. Stade.
21. Glückstadt.	26. Ems-Fluss.
22. Altona.	27. Emden.
23. Harburg.	28. Leer.
24. Este-Fluss.	29. Wilhemshaven.

1. Regulativ, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem Frischen und Kurischen Haff und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preussen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften vom 18. April 1844, genehmigt am 6. Mai 1844.

§ 2. (Läuten mit der Schiffsglocke.) An Bord eines jeden Dampfschiffs soll sich eine metallene Schiffsglocke von angemessener Grösse befinden und mit derselben geläutet werden:

a) vor der Abfahrt;
b) bei der Annäherung an Schleusen, Fähranstalten und Anlegeplätze;
c) bei der Annäherung und dem Begegnen von Schiffen und anderen Fahrzeugen im Fahrwasser;
d) bei dem Ein- und Auslaufen in die Häfen, Kanäle und Flüsse;
e) bei nächtlicher Fahrt und im Nebel von Zeit zu Zeit, und müssen die Unterbrechungen desto kürzer sein, je weniger Dunkelheit oder Nebel die Gegenstände in der Umgebung des Schiffes erkennen lassen;
f) bei der Annäherung an Pulvermagazine.

§ 4. (Begegnen.) Von zwei sich begegnenden Dampfschiffen muss, wenn es die Oertlichkeit gestattet, jedes dem andern rechts ausweichen. Wenn ein Dampfschiff einem Segelschiff begegnet, so muss es diesem unter denselben Voraussetzungen ausweichen; Fahrzeugen, welche getreidelt werden, muss jedoch immer auf der, dem Leinpfade entgegengesetzten Seite ausgewichen werden.

§ 5. Muss ein Dampfschiff das Fahrwasser innehalten, so giebt es durch Aufziehen einer blauen Flagge bis zum halben Mast und durch Schläge auf die Glocke das Zeichen, worauf das ihm begegnende Segelschiff, so weit es irgend angeht, ausweichen muss, aber die Wahl des Ufers behält.

§ 6. Ist die Schifffahrtsrinne an irgend einer Stelle so schmal, dass sie das gleichzeitige Durchgehen zweier sich begegnender Schiffe nicht gestattet, und befindet sich das eine bereits in derselben, so muss das andere, bis jenes sie verlassen hat, beilegen.

Gelangen beide gleichzeitig in solche Stromenge, so darf das stromaufgehende Schiff in dieselbe nicht einlaufen, bevor das stromabgehende sie zurückgelegt hat.

Ist aber eins der Schiffe ein Dampfschiff, so muss das Segelschiff, gleichviel ob es auf- und abwärts geht, auf ein Zeichen des Dampfschiffes (§ 5) beilegen, bis dieses die Stromenge zurückgelegt und die blaue Flagge wieder eingezogen hat.

§ 8. (Vorbeifahren.) Der Führer eines Schiffes, welches eine schnellere Fahrt hat als das ihm vorangehende, darf von dem Führer des letzteren, wenn er dasselbe erreicht hat und es ohne Gefahr oder ohne erheblichen Zeitverlust aus-

weichen kann und seine Fahrt nicht beschleunigen will, verlangen, dass er das schneller fahrende Schiff vorbeilasse.

Ist das nachkommende Schiff ein Dampfschiff, so muss es seine Absicht, dem ihm vorfahrenden Schiffe vorbeizugehen, durch das Läuten mit der Schiffsglocke zu erkennen geben. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Fahrzeug vor einer Stromenge (§ 6), so muss das letztere beilegen und dem Dampfschiff den Vorgang in die Stromenge überlassen. Hat aber das vorfahrende Schiff die Stromenge bereits erreicht, so muss, bis zu seinem Ausgang aus derselben, das folgende zurückbleiben.

§ 9. (Sperrung der Fahrt.) Ist die Fahrt unvermeidlich gesperrt, so muss der Führer des Dampfschiffes die Maschinen zeitig stoppen oder rückwärts gehen. Es darf aber kein Fahrzeug an einer Stelle liegen bleiben, wo es den Schiffsverkehr hindert oder erschwert, widrigenfalls es auf Kosten des Eigenthümers auf die Seite gebracht werden soll. Ist das Hinderniss durch die Schuld des Führers veranlasst, so verfällt derselbe noch ausserdem in Strafe.

§ 11. Jedes Schiff, welches an einer vom Ufer entfernten Stelle oder am Ufer da, wo dergl. gewöhnlich nicht zu liegen pflegen, vor Anker liegt, ist während der Dunkelheit (§ 12) an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle mit einer erleuchteten Laterne zu versehen.

§ 12. (Vorsicht beim Fahren.) Jedes Schiff, welches in der Nacht — von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — oder bei dichtem Nebel fährt, soll zwei erleuchtete Laternen, und zwar die eine am halben Maste, wenn es aber keinen Mast hat, an einer aufgerichteten Stange, und die zweite am Bugspriet führen. Ein Dampfschiff hat ausserdem von Zeit zu Zeit durch Schläge auf die Glocke Zeichen zu geben. (§ 2.)

§ 13. Wenn einem Dampfschiffe ein kleines Fahrzeug bis zu zehn Lasten Tragfähigkeit begegnet, so soll das Dampfschiff in der Nähe desselben nur mit halber Maschinenkraft fahren und sich soweit entfernt halten, als es örtlich zulässig ist, damit durch den Wellenschlag kein Schaden angerichtet werde. Sollte indessen das Dampfschiff jenem Fahrzeuge so nahe gekommen sein, dass die Ausübung halber Maschinenkraft demselben noch gefährlich werden könnte, so soll das Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr geschehen kann, die Räder so lange hemmen, bis sich das andere Fahrzeug weit genug entfernt haben wird.

§ 14. Die Führer kleinerer Fahrzeuge (§ 13) dürfen beim Laviren einem Dampfschiffe nicht in den Kurs laufen und sind ihm auszuweichen verpflichtet.

§ 16. Bei der Annäherung an Fähranstalten muss das Dampfschiff zeitig durch wiederholtes Läuten mit der Glocke Zeichen geben und dürfen die Fahrleute alsdann keine Ueberfahrt machen; wenn sie sich aber auf einer solchen schon befinden, so müssen sie nach dem Ufer ausweichen, welches der Fähre am nächsten ist.

§ 18. (Flösse, Wittinnen u. s. w.) Die Bestimmungen §§ 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12 finden auf Flösse, Wittinnen und Strusen ebenfalls Anwendung. Wenn jedoch ein Floss, eine Wittinne oder Struse und ein Dampfschiff gleichzeitig an eine der § 6 bezeichneten Stromengen gelangen, so haben die ersteren, gleichviel, ob ihnen das Dampfschiff folgt oder entgegenkommt, zu warten, bis das letztere die Stromenge zurückgelegt hat. In den §§ 11 und 12 gedachten Fällen ist ein Floss an jedem Ende mit einer erleuchteten Laterne zu versehen.

2. Polizei-Verordnung für den Hafen zu Memel vom 28. Dezember 1876.

§ 10.

Dampfschiffe dürfen in die Dange und den Winterhafen mit nicht mehr als halber Kraft einfahren oder darin verholen.

Polizei-Verordnung, betreffend die Annahme von Seelootsen für die nach Memel bestimmten oder von dort ausgehenden Schiffe vom 28. Dezember 1876.

§ 1.

Jeder Führer eines Schiffes ist verpflichtet, bei dem Eingange aus See in den Hafen zu Memel und bei dem Ausgange aus demselben in See sich eines Seelootsen nach den in dieser Polizei-Verordnung enthaltenen Bestimmungen zu bedienen.

§ 2.

Von dieser Verpflichtung sind frei:

3. die Führer von offenen Fahrzeugen jeder Art;
4. die Führer von Lichter-Fahrzeugen jeder Art;
5. die Führer von ganz oder theilweise bedeckten Schiffen und Fahrzeugen, welche nicht tiefer als 2,85 Meter gehen oder nicht mehr als 170 Kubikmeter Rauminhalt haben, jedoch nur beim Ausgehen aus dem Hafen und nachdem sie sich vorher im Lootsenbureau zu Memel dieserhalb gemeldet haben.
6. Ferner tritt für einkommende Schiffe eine Befreiung ein, wenn die vorhandenen Seelootsen zur Abgabe an die Schiffe nicht ausreichen, oder wenn stürmische Witterung, Eisgang etc. den Seelootsen verhindern, dem Schiffe bis auf die Rhede entgegenzukommen, ein Einwinken der Schiffe aber noch möglich ist.

§ 3.

Dem an Bord kommenden Lootsen hat der Schiffer beim Ein- und Ausgehen die Leitung des Schiffes zu überlassen, auch dafür Sorge zu tragen, dass den Befehlen des Lootsen von Seiten der Schiffsmannschaft schnell und pünktlich Folge geleistet wird.

Ebenso hat der Schiffer jede gewünschte Auskunft über Tiefgang des Schiffes und dessen sonstige Eigenschaften wahrheitsgetreu zu ertheilen.

§ 4.

Kommt dem einzuwinkenden Schiffe ein Lootsenboot zum Besetzen entgegen, so hat der Schiffer das Anlegen des Bootes durch Mindern und Backbrassen der Segel auf alle Weise zu erleichtern.

[§ 5. Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 150 Mark oder Haft bis 6 Wochen.]

3. Polizei-Verordnung für den Hafen zu Pillau vom 25. Juli 1879.

§ 10.

Dampfschiffe dürfen sich im inneren Hafen nur mit Tauen verholen oder mit so geringer Dampfkraft bewegen, dass sie sofort zum Halten gebracht werden können.

Das Anlegen an die Bohlwerke und Kaimauern sowie das Abholen von demselben darf nicht mittelst Dampfkraft, sondern muss mittelst Leinen geschehen.

Polizei-Verordnung, betreffend die Annahme von Seelootsen für die nach Pillau bestimmten oder von dort ausgehenden Schiffe, vom 25. Juli 1879.

§ 1 und 2

(wie Memel, nur ist statt Memel zu lesen Pillau).

Zusatz zu § 2 Nr. 6 vom 10. November 1881:

Die zwischen Pillau und den übrigen Ostseehäfen in regelmässigen Fahrten verkehrenden Dampfschiffe, sofern deren Führer durch eine bei der Königlichen Hafenpolizeikommission zu Pillau abzulegende Prüfung dargethan haben, dass sie mit dem Fahrwasser vollständig vertraut sind.

§ 3

(wie Memel, mit folgendem Zusatz):

Sollte der Lootse aber bei Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, dem Lootsen die Führung des Schiffes abzunehmen. Ein solcher Fall muss aber der Hafenpolizeikommission sogleich angezeigt und alsdann die Untersuchung und die Bestrafung des Schiffers oder des Lootsen eingeleitet werden.

§ 4 und 5

(wie Memel).

Polizei-Verordnung, betreffend die Annahme von Hafflootsen für den Schiffsverkehr zwischen Pillau und Königsberg, Braunsberg und Elbing vom $\frac{\text{26. Juni (Ostpreussen)}}{\text{9. Juli (Westpreussen)}}$ 1879.

§ 1.

Jeder Führer eines Schiffes ist verpflichtet, sich bei der Fahrt zwischen Pillau, Königsberg, Braunsberg und Elbing, sowie zwischen Elbing, Braunsberg, Königsberg und Pillau eines Hafflootsen nach den in dieser Polizei-Verordnung enthaltenen Bestimmungen und zwar auch für den Fall zu bedienen, dass sein Schiff von einem Dampfer geschleppt wird.

§ 2.

Von dieser Verpflichtung sind frei:

3. die Führer von offenen Fahrzeugen jeder Art,
4. die Führer von bedeckten, nicht tiefer als 2,85 Meter gehenden Schiffen und Fahrzeugen,
5. die Führer von Lichterfahrzeugen jeder Art,
6. die Führer anderer Fahrzeuge und Seeschiffe sowie der Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe, welche vor dem Lootsenkommandeur zu Pillau oder dem Vorsteher der Hafenbaudeputation in Elbing im Beisein eines Lootsen nachgewiesen haben, dass sie mit der Fahrt zwischen Pillau, Braunsberg, Königsberg und Elbing und zwischen Elbing, Braunsberg, Pillau und Königsberg vollständig vertraut sind.

Ausnahme von 3 bis 6: Lootsenzwang bei Ballastfahrt exklusive Fahrten von Königsberg nach Pillau.

§ 3

(wie Pillau).

§ 4

(wie Memel § 5).

4. Polizei-Verordnung für den Hafen zu Königsberg vom 28. März 1881.

§ 9.

Im Hafen zwischen den Brücken müssen die Segel festgemacht sein und muss mit Tauen verholt werden.

Dampfschiffen ist nur gestattet, sich der Schraube oder der Räder beim Verholen zu bedienen, wenn sie die nöthigen Taue festhaben; ausgenommen sind Schlepp- und Personendampfer.

Im übrigen Theile des inneren Hafens dürfen sich Dampfschiffe nur langsam mit höchstens 4 Knoten Geschwindigkeit fortbewegen.

Das Anlegen an die Bohlwerke und Kaimauern sowie das Abholen von denselben darf nicht mittelst Dampfkraft, sondern muss mittelst Leinen (Trossen) geschehen.

§ 14.

Alle Dampfschiffe einschliesslich des etwaigen Anhanges haben beim Passiren der Brücken in der Regel vor anderen Fahrzeugen das Vorfahrrecht.

Begegnen sich zwei Fahrzeuge bei den städtischen Brücken, so hat das stromaufwärtsgehende das stromabwärtskommende abzuwarten und diesem Platz zu machen.

§ 24.

Bei Begegnungen muss der Führer desjenigen Fahrzeuges, welches von der Stadt stromabwärts getreidelt wird, die Leine fallen lassen.

Alle Fahrzeuge, welche von Menschen getreidelt werden, müssen den Fahrzeugen, welche von Pferden getreidelt werden, die Leine werfen.

Alle Böte oder kleineren Fahrzeuge müssen den Seeschiffen die Leine werfen.

Polizei-Verordnung, betreffend die Annahme von Hafflootsen für den Schiffsverkehr zwischen Königsberg und Pillau, Braunsberg und Elbing vom $\frac{\text{24. März 1881 (Ostpreussen)}}{\text{26. März 1881 (Westpreussen)}}$.

§ 1.

Jeder Führer eines Schiffes ist verpflichtet, sich bei der Fahrt zwischen Königsberg, Pillau, Braunsberg und Elbing und zwischen Elbing, Braunsberg, Pillau und Königsberg (u. s. w. wie Hafflootsenordnung vom $\frac{\text{26. Juni}}{\text{9. Juli}}$ 1879).

§ 2

(wie Hafflootsenordnung vom $\frac{\text{26. Juni}}{\text{9. Juli}}$ 1879).

6. — — — — Fahrt zwischen Pillau und Königsberg bezw. zwischen Pillau, Braunsberg und Elbing, und zwischen Elbing, Braunsberg, Pillau und Königsberg vollständig bekannt sind.

[Ausnahmen von 3 bis 5: Lootsenzwang bei Ballastfahrt exklusive Fahrt von Königsberg nach Pillau und von Elbing nach Pillau.]

§ 3.

— — — — Dem Loosenkommandeur steht die Befugniss zu, die Zuordnung eines Lootsen zu verweigern, sofern das Schiff zu tief geht, und dessen Leichterung anzuordnen, auch zu bestimmen, welche Anzahl von Leichterschiffen einem Dampfschiffe anzuhängen sind. Dem an Bord kommenden Lootsen hat der Schiffer beim Ein- und Ausgehen die Leitung des Schiffes zu überlassen, auch dafür Sorge zu tragen, dass den Befehlen des Lootsen von Seiten der Schiffsmannschaft schnell und pünktlich Folge geleistet wird.

Ebenso hat der Schiffer jede gewünschte Auskunft über Tiefgang des Schiffes und dessen sonstige Eigenschaften wahrheitsgetreu zu ertheilen.

Sollte der Lootse bei Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, so steht es dem Schiffer frei, dem Lootsen die Führung des Schiffes abzunehmen. Ein solcher Fall muss aber der Hafenpolizeibehörde sogleich angezeigt werden.

§ 4
(wie Memel § 5).

5. Königliche Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833.

A. Verhalten des Schiffers auf der Rhede von Swinemünde und beim Einlaufen in den Hafen von Swinemünde.

§ 1.

Sobald ein Schiff auf die Rhede von Swinemünde kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Hafen einsegeln will, seine National-Lootsenflagge aufstecken, den Seelootsen erwarten und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen.

Polizei-Verordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 28. März 1879.

§ 5.

Der Lootse hat die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Der Schiffer hat den Lootsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe desselben aufzuhalten und dafür zu sorgen, dass die Anordnungen des Lootsen gehörig ausgeführt werden; insbesondere hat der Schiffer die zur Ausführung erforderlichen Befehle zu ertheilen und darauf zu halten, dass dieselben von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden.

Sollte aber der Lootse nach der Ueberzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährden, oder solche Fehler machen, welche ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, so ist der Schiffer befugt, den Lootsen ausser Thätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu unternehmen. Ein solcher Fall muss aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft der Hafenpolizeibehörde zur weiteren Untersuchung angezeigt werden.

Königliche Polizei-Verordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833.

C. Verhalten des Schiffes bei der Hin- und Rückfahrt auf dem Revier.

§ 20.

— —

— —

In der Regel ist jeder in- und ausländische Schiffer (er fahre von Swinemünde nach Stettin, oder umgekehrt, oder nach irgend einem anderen im Revier belegenen Hafen) zur Annahme eines Revier-Lootsen verpflichtet, sein Schiff sei mit Gütern oder Ballast, oder mit beiden gleichzeitig beladen oder ganz ledig.

— —

— —

§ 23.

Wenn sich Schiffe auf der Oder beim Treideln begegnen, so muss das mit dem Strom gehende Schiff, es mag beladen oder unbeladen sein, dem stromaufwärtsgehenden die Leine werfen. Jedoch müssen alle Böte und kleineren Stromfahrzeuge, sie mögen mit oder gegen den Strom gehen, den Seeschiffen die Leine werfen.

— —

— —

Verordnung der Königlichen Regierung vom 28. September 1864, betreffend die Erleichterung vom Lootsenzwange für die Häfen und Binnengewässer zwischen Stettin und den Odermündungen.

§ 1.

Zur Annahme eines Seelootsen behufs des Einlaufens in den Swinemünder Hafen resp. behufs Ausganges aus demselben in See sind fortan die Führer von Schiffen bis zu 30 Lasten Tragfähigkeit nicht verpflichtet.

§ 3.

Fernere Lootsenfreiheit für die Fahrt zwischen Stettin und den Odermündungen:

1. der inländischen Kriegsschiffe,
2. der Kauffahrteischiffe der Stettiner und Anklamer Rhederei unter gewissen Bedingungen,
3. aller Küstenfahrer unter 30 Lasten Tragfähigkeit,
4. aller offenen Fahrzeuge.

§ 4.

Die Führer aller anderen im § 3 nicht befreiten Schiffe sind und bleiben bei den Fahrten zwischen Stettin und Swinemünde, ferner bei allen Fahrten zwischen diesen Häfen und den Lootsenstationen am kleinen Haff zu Westclüne resp. Carnin und deren Bereich, sowie auch Anklam hin und zurück zur Annahme von Revierlootsen verpflichtet. Ebenso müssen sie bei Fahrten nach Wolgast von den betreffenden Lootsenstationen aus Revierlootsen mitnehmen.

Verordnung der Königlichen Regierung vom 18. November 1873, betreffend den Seelootsenzwang im Hafen Swinemünde.

§ 1.

Die §§ 1 und 2 der Polizei-Verordnung vom 28. September 1864 werden dahin abgeändert, dass die Königliche Hafenpolizeibehörde (Schifffahrtskommission) zu Swinemünde ermächtigt ist, die Führer der Kaiserlich deutschen Postschiffe und die Führer derjenigen Kauffahrteischiffe, welche zur Beförderung der Kaiserlichen Post benutzt werden, und welche daher, so lange sie die Post an Bord haben, verpflichtet sind, die Kaiserliche Postflagge als besonderes Abzeichen am Grosstopp zu hissen, auf besonderen Antrag vom Seelootsenzwange beim Einlaufen in den Swinemünder Hafen und beim Auslaufen aus demselben zu entbinden.

§ 4.

Die vorgedachten Dispensationen werden stets nur unter der Bedingung ertheilt, dass die Schiffsführer durch dieselben nicht von der an sich bestehenden unbedingten Verpflichtung zum Schadenersatze wegen unterlassener Annahme eines Lootsen entbunden werden (§ 3 des Gesetzes vom 9. Mai 1853).

Vorläufige Modifikation der Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833, in Bezug auf preussische Kriegsfahrzeuge vom 16. Juli 1850.

I. Abschnitt.

Für den Friedenszustand.

[Verhalten beim Einlaufen in den Hafen bei Swinemünde.]

§ 2.

— —

Die Führung des Schiffes verbleibt dem Befehlshaber, der indessen die Angaben des Lootsen gehörig zu berücksichtigen hat, und für die Nichtbeachtung derselben persönlich verantwortlich ist.

Schifffahrts-Ordnung für das Stettin-Swinemünder Revier und die übrigen Binnengewässer des Regierungsbezirks Stettin vom 2. Juli 1880.

I. Lichter und Feuer.

§ 1. 1. Die sämmtlichen Mast-, Seiten- und Heck-Lichter sowie andere Lichter und Feuer, welche für die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang für fahrende und liegende Fahrzeuge aller Art, einschliesslich der offenen Boote, durch Kaiserliche Verordnung gegenwärtig vorgeschrieben beziehungsweise gestattet sind oder in Zukunft werden vorgeschrieben beziehungsweise gestattet werden, sind, mit den in Absatz 4 bis 7 bestimmten Ausnahmen, auch auf allen Binnengewässern, nach näherer Bestimmung dieser Verordnungen, von den bezüglichen Fahrzeugen zu zeigen.

2. Andere Lichter und Feuer, als die in dieser Schifffahrts-Ordnung vorgeschriebenen oder gestatteten, dürfen nicht gezeigt werden; auch dürfen diese

Lichter und Feuer nur zu den bestimmten Zwecken und in den bezeichneten Fällen gezeigt werden.

3. Alle mit festem Deck versehenen Fahrzeuge, insbesondere auch derartige Fischerfahrzeuge (wie Zeesener, Tucker, Zollner, Tagler u. a. dergl.), ferner alle Haff- und Oderkähne und andere Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart haben als Seitenlichter die in den gedachten Verordnungen vorgeschriebenen zwei festen Lichter (grün und roth) zu führen; sie dürfen der daselbst ausnahmsweise gestatteten zwei tragbaren Seitenlichter sich nur im unvermeidlichen Nothfalle (bei ganz schlechtem Wetter) bedienen und dürfen nicht die für offene Boote zugelassene tragbare Einzel-Laterne (mit einem grünen und einem rothen Glase) führen. (Siehe Anmerkung zu § 3.)

4. Diejenigen Fahrzeuge, welche innerhalb und ausserhalb der Häfen an den, von den zuständigen Behörden oder Beamten durch allgemeine Vorschrift bestimmten oder durch besondere Anordnung ihnen angewiesenen Liegestellen uferfest vertäut oder sonst in ähnlicher Weise befestigt sind, brauchen das für liegende Fahrzeuge vorgeschriebene weisse Licht (Ankerlicht) nicht zu zeigen.

5. Die Königliche Regierung zu Stettin ist ermächtigt, nach Maassgabe besonderer örtlicher Verhältnisse und Verkehrsbedürfnisse durch Bekanntmachung im Amtsblatte einzelne, für grössere Fahrzeuge unfahrbare Untiefen zu bezeichnen, auf welchen innerhalb der von der Regierung besonders zu regulirenden Grenzen auch die vor Anker liegenden Fahrzeuge das vorgedachte Licht nicht zu zeigen brauchen.

6. Manöverirunfähige Fahrzeuge brauchen nicht die in der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 Artikel 5 vorgeschriebenen besonderen Zeichen (drei schwarze Körper oder drei rothe Mastlichter) zu führen. Sie dürfen aber, wenn sie dieselben nicht zeigen, nicht Fahrt machen oder treiben, sondern müssen zu Anker gehen (§ 21, Abs. 1) und haben alsdann das vorschriftsmässige weisse Ankerlicht zu zeigen.

7. Fischerfahrzeuge dürfen während des Fischens (so lange sie das Netz zum Fange aussenbords haben), beim Segeln oder Treiben die Seitenlichter nicht zeigen und müssen entweder

a) die vorgeschriebenen besonderen Mastlichter (Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880, Artikel 10c und d) zeigen

oder

b) ein weisses Licht an der Mastspitze führen und ausserdem bei Annäherung eines anderen Fahrzeuges oder an ein solches demselben noch ein zweites weisses Licht in der Höhe der Regeling zeigen; das Licht an der Mastspitze muss ebenso eingerichtet sein, wie das vorschriftsmässige Ankerlicht; statt des zweiten weissen Lichtes darf auch ein Flackerfeuer gezeigt werden.

Freifahrende Fischerfahrzeuge müssen die vorgeschriebenen Seitenlichter zeigen und dürfen die vorstehend zu a) und b) erwähnten Lichter nicht führen. Liegende Fischerfahrzeuge müssen, vorbehaltlich der Ausnahmen nach Absatz 4 und 5, dass vorschriftsmässige weisse Ankerlicht und sonst kein Licht zeigen.

8. Liegende Fahrzeuge, welche Pulver oder andere Explosivstoffe als Ladung an Bord haben, müssen in allen Fällen (ohne Zulassung der Ausnahmen nach

Absatz 4 und 5) das vorschriftsmässige weisse Ankerlicht und ausserdem in der Entfernung von ein Meter senkrecht über demselben ein gleichartig eingerichtetes rothes Licht zeigen.

§ 2. 1. Flösse dürfen bei vollständiger Dunkelheit, bei dichtem Nebel und bei ganz dickem Wetter auf den öffentlichen Wasserstrassen nicht fahren, soweit nicht ausnahmsweise, namentlich für den Durchgang durch die Häfen, die Fahrt zur Nachtzeit durch bezügliche Verordnungen oder durch besondere Anordnung beziehungsweise Erlaubniss der Hafenbehörde vorgeschrieben oder gestattet ist.

2. Soweit die Flösse zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang fahren dürfen, müssen sie in sichtbarer Weise an jedem Ende eine Laterne mit weissem Lichte und zwischen denselben nach der Mitte zu ein Flammenfeuer führen; auch dürfen sie ausserdem bei der Annäherung von Fahrzeugen oder an solche denselben ein Flackerfeuer zeigen.

3. Innerhalb der Häfen dürfen fahrende Flösse das Flammenfeuer nur mit besonderer Erlaubniss der Hafenbehörde führen und auch ein Flackerfeuer nur mit gleicher Erlaubniss oder auf besondere Anordnung der Hafenbehörde zeigen.

4. Liegende Flösse müssen während der vorgedachten Zeit (§ 2 Absatz 2) in sichtbarer Weise entweder an jedem Ende eine Laterne mit weissem Lichte und sonst kein Feuer oder ein Flammenfeuer und sonst kein Licht zeigen. Ein Flackerfeuer dürfen liegende Flösse niemals zeigen.

5. Innerhalb der Häfen sowie innerhalb einer Entfernung von einhundert Meter von Gebäuden, Lagerplätzen und leicht entzündlichen Materialien dürfen liegende Flösse ein Flammenfeuer nur mit besonderer Erlaubniss der Hafenbehörde beziehungsweise der Ortspolizeibehörde führen.

6. Im Uebrigen finden die Bestimmungen des § 1 Absatz 4 und 5 auch auf Flösse Anwendung.

§ 3. 1. Unter liegenden Fahrzeugen sind in dieser Schifffahrts-Ordnung überall vor Anker liegende oder festgelegte Fahrzeuge zu verstehen. Unter liegenden Flössen sind schwimmende Holzlager nicht mit zu verstehen.

2. Unter dem Flammenfeuer ist ein offenes, beständig leuchtendes Feuer zu verstehen; unter dem Flackerfeuer ist ein offenes, mit Unterbrechung leuchtendes Feuer (Blüse) zu verstehen.

3. Ein Flackerfeuer darf nur von fahrenden, nicht von liegenden Fahrzeugen gezeigt werden.

4. Auf Dampfern, auf welchen die Mastlichter nicht in der in den Kaiserlichen Verordnungen vorgeschriebenen Höhe angebracht werden können, müssen dieselben so hoch wie möglich angebracht werden.

5. Die für offene Boote an Stelle der Seitenlichter zugelassene Einzel-Laterne muss so eingerichtet sein, dass die, das grüne und das rothe Licht zeigenden Gläser nicht einen Winkel mit einander bilden, und darf beim Gebrauch weder nach vorne noch nach rechts oder links weisses Licht zeigen.*)

*) Die Aufhebung des art. 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880 durch die Verordnung vom 16. Februar 1881 präjudizirt der Gültigkeit dieser und ähnlicher Bestimmungen der auf Grund des art. 25 erlassenen Lokalpolizei-Ordnungen natürlich in keiner Weise.

Die aus der hohen See verbannte Einzel-Schieberlaterne fristet in den Küstengewässern ihr Dasein weiter.

II. Schall-Signale.

§ 4. 1. Die Bestimmungen der im § 1 erwähnten Kaiserlichen Verordnungen über die Schall-Signale mit dem Dampfsignalapparate, dem durch mechanische Vorrichtung geblasenen Nebelhorne und der Glocke bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall bei Tag und Nacht für fahrende und liegende Fahrzeuge sind auch auf den Binnengewässern von Dampfern und Segelschiffen, einschliesslich der im § 1 Absatz 3 erwähnten Fischerfahrzeuge mit festem Deck, Haff- und Oderkähne und anderen Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart, sowie von den Flössen (soweit sie überhaupt bei Nebel und dickem Wetter fahren dürfen) zu beobachten.

2. Auf den vorgedachten Fischer- und Flussfahrzeugen sowie auf den Flössen darf das Nebelhorn auch mit dem Munde (statt des Blasebalges oder ähnlicher mechanischer Vorrichtung) geblasen werden und statt der Glocke eine andere, von der zuständigen Hafen- oder Schifffahrtspolizeibehörde für geeignet erachtete Vorrichtung von Metall mit ähnlichem Tone (z. B. Metallplatten mit einem Holzklöppel geschlagen)*) angewendet werden.

3. Andere als die hier bestimmten Schall-Signale dürfen in den bezeichneten Fällen von keinem Fahrzeuge irgend einer Art angewendet werden.

4. Von den im § 1 Absatz 4 und 5, § 2 Absatz 6 bezeichneten liegenden Fahrzeugen und Flössen brauchen die bezüglichen Schall-Signale nicht gegeben zu werden.

§ 5. 1. Auf allen Binnengewässern müssen die Dampfsignalapparate als Heuler eingerichtet sein, so dass sie einen dumpfen, von den Signalen der Eisenbahn-Lokomotiven verschiedenen Ton geben; Signale mit pfeifendem Tone dürfen in keinem Falle gegeben werden.

2. Den im Hafen von Swinemünde eingehenden, nicht mit dem Heuler versehenen Dampfern, welche ihren Heimathhafen nicht im Regierungsbezirke Stettin haben und welche den Hafen von Swinemünde zur Weiterfahrt stromaufwärts ohne Aufenthalt passiren müssen, kann in besonders dringlichen Ausnahmefällen von der Königlichen Schifffahrts-Kommission daselbst eine einzelne Fahrt über das Revier bis zu einem von ihr zu bestimmenden Hafenorte gestattet werden, bevor sie sich mit dem Heuler versehen haben. Sie haben sich alsdann auf dieser Fahrt der Dampfpfeife zu bedienen, dürfen dieselbe aber nur zu den im folgenden Absatze 3 lit. a bis e erwähnten Signalen und Zeichen benutzen.

3. In den Häfen und an den Anlegeplätzen sowie in deren Nähe dürfen der Dampfsignalapparat und beziehungsweise das Nebelhorn nicht zu anderen Zwecken, als zu denjenigen Signalen und nur in denjenigen Fällen in Thätigkeit gesetzt werden, welche bezeichnet sind

a) in dieser Schifffahrts-Ordnung
 im § 4 (bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall),
 im § 10 Absatz 2 (beim Ueberholen),
 im § 12 Absatz 4 (beim Vorbeifahren an Ruder- und Segelbooten),
 im § 17 (in Noth und Gefahr);

*) Umschreibung für „Gong“.

b) in der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880
im Artikel 19 (beim Ausweichen zur Bezeichnung der Kursrichtung);
oder welche
c) künftig durch Kaiserliche Verordnung werden bezeichnet werden;
auch darf der Dampfsignalapparat benutzt werden
d) als Zeichen zur Oeffnung von Zugbrücken,
e) von Personendampfern zum Ankunfts- und Abfahrtszeichen am Anlegeplatze, soweit dies nicht für einzelne Häfen oder Anlegeplätze von der zuständigen Hafen- oder Schifffahrtspolizeibehörde durch Bekanntmachung im Amtsblatte untersagt wird.

§ 6. 1. Alle in dieser Schifffahrts-Ordnung vorgeschriebenen Licht- und Schall-Signaleinrichtungen müssen während der Zeit von der Eröffnung bis zum Schlusse der Schifffahrt auf jedem Fahrzeuge, so lange dasselbe in betriebsfähigem Stande ist, vollständig und in gebrauchsfähigem Zustande sich an Bord befinden und den revidirenden Beamten auf Erfordern vorgezeigt werden. Zu diesen Revisionen sind auch die Orts-Polizeibehörden und rücksichtlich der Fischerfahrzeuge auch die Fischerei-Aufsichtsbeamten befugt.

2. Bei Uebertretungen dieser Vorschrift ist sowohl der Eigenthümer wie der Führer des Fahrzeuges, auf welchem die Einrichtungen sich nicht in ordnungsmässigem Stande befinden, strafbar.

III. Ausweichen beim Begegnen und beim Ueberholen.

§ 7. 1. Alle Bestimmungen der im § 1 erwähnten Kaiserlichen Verordnungen über das Ausweichen der Fahrzeuge beim Begegnen und Ueberholen gelten, vorbehaltlich der folgenden Paragraphen dieser Schifffahrts-Ordnung, auch

a) für die Schifffahrt auf dem Peene-, Swine- und Dievenow-Strome nebst ihren Nebengewässern, dem grossen und kleinen Haff, dem Papenwasser, dem Damm'schen See, der Oder nebst ihren Nebengewässern,
b) für die Schifffahrt auf den übrigen Binnengewässern insoweit, wie nicht besondere Verordnungen andere Bestimmungen für dieselben treffen.

2. In diesem Umfange und in dieser Weise gelten die zu § 7 Absatz 1 vorgedachten Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnungen, welche sich auf Segelschiffe beziehen, für alle unter Segel fahrenden Fahrzeuge, einschliesslich der offenen Boote.

3. Dabei sind die Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 Artikel 18 und 23 zu beachten.

§ 8. 1. Alle nicht unter Dampf oder nicht unter Segel sich bewegenden Fahrzeuge haben beim Begegnen zum Ausweichen untereinander den Kurs nach Steuerbord zu ändern und einander an der Backbordseite zu passiren.

2. Beim Begegnen dieser Fahrzeuge einerseits und der Dampfer oder Segelfahrzeuge andererseits haben die Dampfer und Segelfahrzeuge den ersteren auszuweichen. Hierbei sind die Vorschriften des § 12 zu beachten.

3. Beim Begegnen getreidelter Fahrzeuge untereinander muss das stromabwärts fahrende dem stromaufwärts fahrenden die Leine werfen.

§ 9. In allen Fällen, in welchen nicht (wie im § 8 Absatz 1 dieser Schifffahrts-Ordnung und im Artikel 15 Absatz 1 bis 3 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880) ausdrücklich bestimmt ist, nach welcher Seite hin aus-

zuweichen ist, hat dasjenige Fahrzeug, welches verpflichtet ist, aus dem Wege zu gehen, nach der Seite hin auszuweichen, wo der beste Platz zum sicheren Vorbeifahren ist, ohne den Kurs des anderen Fahrzeuges zu stören, gleichviel ob dies steuer- oder backbord, luv- oder leewärts ist.

§ 10. 1. Wenn Fahrzeuge sich in gleicher oder beinahe gleicher Richtung hintereinander bewegen, so ist das folgende befugt, dem anderen, bei ausreichendem Platze und wenn sonst die Umstände nicht hinderlich sind, vorbeizufahren, jedoch muss die Vorbeifahrt ohne Aufenthalt erfolgen (Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880, Artikel 20 und 22).

2. Kein Fahrzeug darf ein anderes ohne Noth am Vorbeifahren hindern; vielmehr muss jedes vorfahrende Fahrzeug, einschliesslich der Flösse, dem ihm folgenden auf ein Zeichen mit der Glocke, dem Heuler, dem Horne oder auf Zuruf den erforderlichen Platz zum Vorbeifahren frei machen, soweit die Breite des Fahrwassers dies gestattet und nicht etwa besondere Umstände es verhindern.

3. Beim Ueberholen getreidelter Fahrzeuge untereinander muss das langsamer fahrende dem schneller fahrenden die Leine werfen.

4. Innerhalb dreihundert Meter von Anlegeplätzen, Brücken, Fähren, Bagger- und anderen Wasser-Arbeitsstellen darf ein Vorbeifahren in derselben Richtung (Ueberholen) nicht stattfinden.

5. Auf dem Oderstrome unterhalb Stettin zwischen der Obermarke und der Untermarke (§ 15 Absatz 1 Ia und Absatz 4) und innerhalb des Stettiner Hafengebiets dürfen Dampfer, welche Fahrzeuge schleppen, sich nicht überholen.

6. Auf der Oderstrecke oberhalb Stettin zwischen der neuen Oderbrücke in Stettin und dem Etablissement Jungfernberg dürfen Dampfer den vor ihnen in gleicher Richtung fahrenden Dampfern, sofern letztere nicht langsamer als mit der im § 15 Absatz 1 II bestimmten Geschwindigkeit fahren, sich höchstens auf dreihundert Meter nähern.

IV. Fahrordnung und Fahrgeschwindigkeit.

§ 11. Wettfahrten sind auf den öffentlichen Wasserstrassen im Allgemeinen verboten und nur Ruderbooten und Segelbooten mit besonderer Erlaubniss der zuständigen Schifffahrts-Polizeibehörde gestattet.

§ 12. 1. Dampfer und Flösse müssen während der Fahrt, soweit nicht besondere Umstände es verhindern, sich in der Richtung der Fahrt rechts von der Mittellinie des Fahrwassers halten.

2. In Fahrt befindliche Flösse müssen sich der Länge nach gleichlaufend mit dem Ufer halten.

3. Durch Ruderkraft (Riemen) oder Stangen bewegte Fahrzeuge und getreidelte Fahrzeuge müssen während der Fahrt soviel wie möglich die Uferseite halten.

4. In den Häfen und auf Wasserstrassen mit lebhaftem Schiffsverkehre dürfen Ruder- und Segelboote nur unter fachkundiger und tüchtiger Führung verkehren und müssen dieselben grösseren Fahrzeugen und Flössen auf ein Zeichen mit der Glocke, dem Heuler, dem Horne oder auf Zuruf in geeigneter Weise aus dem Wege gehen und beziehungsweise durch Anhalten Platz zum Passiren lassen.

5. Ob eine Wasserstrasse zu den im vorstehenden Absatz 4 bezeichneten zu zählen ist, hat im einzelnen Falle eines Zweifels die Königliche Regierung zu Stettin

zu bestimmen. Ob der Führer fachkundig und tüchtig ist, haben die Hafenbeamten beziehungsweise die Strom- und Schifffahrts-Polizeibeamten zu ermessen; auf Anweisung derselben haben die Führer von Booten die Wasserstrasse zu verlassen.

§ 13. Die Zeichen mit dem Heuler und dem Horne in den Fällen des § 10 Absatz 2 (beim Ueberholen) und § 12 Absatz 4 (zum Vorbeifahren bei Ruder- und Segelbooten) müssen sich deutlich von denjenigen Signalen unterscheiden, welche für Nebel, dickes Wetter und Schneefall vorgeschrieben sind (§ 4).

§ 14. 1. Während der Fahrt auf den Binnengewässern müssen alle ankerführenden Fahrzeuge mindestens Einen Anker zum sofortigen Gebrauche bereit halten und die aussenbords befindlichen Anker vollständig über Wasser aufgenommen sein. (Vergl. hierzu § 25 Absatz 4).

2. Beim Passiren

a) von fahrenden oder liegenden Baggern, Baggerprähmen und Hebungsprähmen,

b) von allen mit Bagger- oder Wasserbau-Arbeiten, mit Hebungs-, Messungs- und anderen derartigen Arbeiten beschäftigten Fahrzeugen oder zu solchen Arbeiten dienenden Einrichtungen,

c) von Baustellen für Uferbefestigungsarbeiten, von Schiffsbauanlagen, von Brücken und Fähren,

d) von Stellen, wo Fahrzeuge laden oder löschen, sowie von fahrenden oder liegenden, tief beladenen offenen Fahrzeugen, fahrenden Flössen und schwimmenden Holzlagern

muss in der erforderlichen Entfernung vor und hinter diesen Fahrzeugen, Einrichtungen und Anlagen die Geschwindigkeit soweit gemässigt und mit solcher Vorsicht vorbeigefahren beziehungsweise durchgefahren werden, dass Störungen und Gefährdungen vermieden werden.

3. An den im Absatz 2 lit. b vorbezeichneten Bagger- und anderen Arbeitsstellen darf die Vorbeifahrt nur auf der durch eine rothe Flagge bezeichneten Seite und unter den, von dem Leiter der Arbeit etwa angeordneten besonderen Vorsichtsmaassregeln erfolgen.

4. Segelfahrzeuge müssen bei der Annäherung an diese Arbeitsstellen in einer Entfernung von mindestens fünfhundert Meter und bis nach vollendeter Vorbeifahrt die Segel soweit streichen, wie dieselben nach Maassgabe der Umstände entbehrlich sind. Dampfer müssen in gleicher Entfernung vor und hinter diesen Arbeitsstellen die Geschwindigkeit mässigen. Alle Fahrzeuge müssen in dieser Entfernung unter allen Umständen die Anker über Wasser so hoch aufnehmen, dass die Befestigungstaue nicht gefasst werden können.

5. Beim Passiren von allen, durch entsprechende Zeichen markirten Stellen, an welchen sich Telegraphenkabel, Gas- oder Wasserleitungsrohre oder ähnliche Anlagen befinden, sowie beim Passiren vom Brücken und Seil- oder Ketten-Fähren dürfen niemals die Anker am Grunde geschleppt werden, sondern müssen dieselben stets über Wasser sichtbar aufgenommen sein.

§ 15. 1. Auf den nachbenannten Strecken der Oder dürfen Dampfer stromab- und aufwärts nur mit den für diese Strecken nachstehend angegebenen Geschwindigkeiten fahren nämlich:

I. unterhalb Stettin:

a) auf der Strecke zwischen der Obermarke OM (unmittelbar unterhalb des Bleichholms) und der Untermarke UM (oberhalb des Fabriketablissements von Proschwitzky & Hofrichter, gegenüber dem Krahne der Möller & Holberg'schen Fabrik),
mit einer Fahrzeit von mindestens acht Minuten;

b) auf der Strecke zwischen der Untermarke und der Wellnitz'schen Anlegestelle in Bollinken (Frauendorf)
mit einer Fahrzeit von mindestens zehn Minuten;

c) auf der Strecke zwischen der Wellnitz'schen Anlegestelle und den Anlegestellen bei Sommerlust in Gotzlow
mit einer Fahrzeit von mindestens sieben Minuten;

d) auf der Strecke zwischen den Anlegestellen bei Sommerlust und der Leuchtbake an der Königsfahrt
mit einer Fahrzeit von mindestens dreiundzwanzig Minuten;

II. oberhalb Stettin:

a) auf der Strecke zwischen der neuen Oderbrücke in Stettin und dem Etablissement Jungfernberg
mit einer Fahrzeit von mindestens einundzwanzig Minuten;

b) von dieser Fahrzeit sind auf der Strecke längs der Insel Piepenwerder mindestens zwei Minuten zu verwenden.

2. Die vorstehend vorgeschriebenen Geschwindigkeiten dürfen auf keinem Abschnitte der betreffenden Strecke durch schnelleres Fahren überschritten werden.

3. Die auf Haltepunkten innerhalb der Strecken zugebrachten Liegezeiten kommen nicht als verbrauchte Fahrzeit für das Fahrzeug in Anrechnung.

4. Die Ober- und Untermarke sind zur Zeit am rechten Oderufer aufgestellt und bestehen in Tafeln, welche mit OM und UM bezeichnet sind.

§ 16. 1. Durch die Bestimmungen des § 15 über die Einhaltung der daselbst vorgeschriebenen Fahrzeiten werden die Dampfer nicht von der Beobachtung der Vorschriften des § 14, Absatz 2 bis 4 und der folgenden Vorschriften (§ 16 Absatz 2, § 25 Absatz 1, § 31) entbunden.

2. Alle Fahrzeuge und Flösse (letztere vorbehaltlich der Bestimmung im § 2 Absatz 1) müssen auf den Binnengewässern

a) bei Dunkelheit, Nebel, dickem Wetter und Schneefall,

b) beim Vorbeifahren an anderen Fahrzeugen,

c) in engen oder nicht übersichtlichen Fahrwassern

so langsam und so vorsichtig fahren, wie es nach den besonderen Umständen zur Vermeidung von Unfällen und Gefährdungen geboten ist.

3. Alle Fahrzeuge und Flösse müssen auf den Binnengewässern während der Fahrt zu jeder Zeit in ausreichender Weise und an geeigneter Stelle einen beständigen Ausguck halten und zur Vermeidung von Unfällen und Gefährdungen rechtzeitig die erforderlichen und geeigneten Warnungszeichen, auch ausser den in § 4 (bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall) bestimmten Fällen geben; auch muss der Führer des Fahrzeuges (der Schiffer oder sein von ihm beordneter Stellvertreter) sich auf seinem Posten an Deck halten.

4. Diese Warnungszeichen sind, soweit es sich nicht um die im § 4 bestimmten Fälle und die daselbst vorgeschriebenen Schall-Signale (bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall) handelt, in den Häfen mit der Glocke oder durch Zuruf zu geben, und dürfen ausserhalb derselben auch mit dem Heuler und dem Horne gegeben werden (vergl. § 18).

V. Noth und Gefahr.

§ 17. 1. Wenn ein Fahrzeug sich in Noth oder Gefahr befindet, so dürfen auf den Binnengewässern, ausser den in der Noth- und Lootsensignal-Ordnung vom 14. August 1876 (Reichs-Gesetzblatt S. 187) vorgeschriebenen Signalen, auch andere geeignete Zeichen, insbesondere auch mit dem Heuler und dem Horne, gegeben werden (vergl. § 18).

2. Nothsignale aller Art dürfen nur in Fällen einer Noth oder Gefahr gegeben werden.

§ 18. Die Zeichen mit dem Heuler und dem Horne in den Fällen des § 16 Absatz 4 (zur Warnung) und § 17 Absatz 1 (in Noth oder Gefahr) müssen sich von den für andere Zwecke vorgeschriebenen Signalen deutlich unterscheiden.

§ 19. Im Falle eines Zusammenstosses von Fahrzeugen sowie in sonstigen Fällen einer erkennbaren Gefährdung von Menschenleben beim Schifffahrtsbetriebe auf den Binnengewässern haben der Führer und die Mannschaft jedes Fahrzeuges den, nach Lage der Umstände zur Rettung und Hülfe erforderlichen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne erhebliche Gefährdung des eigenen Fahrzeuges und der auf demselben befindlichen Personen im Stande sind.

VI. Fahrwasser und Schifffahrtszeichen.

§ 20. 1. Wenn auf den Binnengewässern ein Fahrzeug versinkt, so ist der Führer und beim Unvermögen desselben jeder Mann der Besatzung verpflichtet, sobald es geschehen kann, hiervon der nächsten Wasserbau-, Schifffahrts- oder Polizeibehörde oder sonstigen Ortsbehörde, unter möglich genauester Angabe der Lage des Fahrzeuges und der sonstigen Umstände Anzeige zu machen, und in den erforderlichen Fällen zur Verhütung von Gefährdungen der Schifffahrt, das gesunkene Fahrzeug nach Möglichkeit durch ein geeignetes Zeichen bei Tage und durch ein, nach allen Seiten sichtbares, während der ganzen Dauer der Dunkelheit brennend zu erhaltendes, weisses Licht kenntlich zu machen.

2. Die gleiche Anzeigepflicht gilt auch für die Führer anderer Fahrzeuge, wenn dieselben einen solchen Unfall wahrnehmen.

3. Die gleiche Anzeigepflicht gilt für alle Führer von Fahrzeugen, wenn dieselben bei den im Wasser oder auf dem Lande befindlichen, zur Sicherung oder Regelung der Schifffahrt dienenden Zeichen, einschliesslich der hierzu dienenden Bäume, sowie einschliesslich der Wasserstandszeichen, eine Unordnung, insbesondere eine Beschädigung, Verrückung oder ein gänzliches Fehlen wahrnehmen, oder bemerken, dass unrichtige Zeichen oder andere Gegenstände aufgestellt oder ausgelegt sind, welche geeignet sind, die Schifffahrt irre zu leiten oder sonst zu gefährden.

4. Es ist strafbar, die vorerwähnten Zeichen zu beschädigen, zu zerstören, zu verändern, zu verrücken, zu verwirren, fortzuschaffen oder sonst unbrauchbar zu machen, sowie unrichtige Zeichen oder andere Gegenstände der im Absatz 3 vor-

gedachten Art anzubringen, stehen oder liegen zu lassen, auch wenn diese Handlungen nur aus Fahrlässigkeit geschehen.

5. Ebenso ist es verboten, diese Zeichen zum Anlegen oder Fortbewegen von Fahrzeugen zu benutzen.

6. Es ist verboten, Ballast, Steine, Erde, Schlamm, Schutt, Scherben, Kohlen, Schlacken, Asche, Abraum, Kehricht, Unrath, Schnee, Eis und andere Stoffe in die öffentlichen Gewässer und Häfen oder auf die Eisdecke derselben zu bringen oder daselbst fallen oder liegen zu lassen.

7. Ausgenommen hiervon ist das Abräumen des Schnees und Eises von den Fahrzeugen, soweit nicht die Hafenbehörde das Einwerfen desselben in den Hafen verbietet.

VII. Ankern und Anlegen.

§ 21. 1. In engeren Fahrstrassen, namentlich in allen durch Ufer oder Untiefen begrenzten Fahrrinnen, darf nur im Nothfalle geankert werden; dabei müssen die Fahrzeuge derart nach der Seite legen, dass die freie Fahrt anderer Fahrzeuge nicht behindert oder erschwert wird. Die Königliche Regierung zu Stettin hat im einzelnen Falle eines Zweifels zu entscheiden, ob eine Fahrstrasse zu den hier bezeichneten zu zählen ist.

2. In der Umgebung der Häfen und Anlegeplätze darf nur an solchen Stellen geankert werden, an welchen das Liegen von Fahrzeugen der freien Fahrt der ankommenden, abgehenden und durchpassirenden Fahrzeuge nicht hinderlich oder beschwerlich ist.

3. An den im § 14 Absatz 2 lit. b und c und Absatz 5 bezeichneten Stellen und in deren Nähe darf nicht geankert werden.

4. Das Anlegen muss stromrecht geschehen; die Fahrzeuge müssen an beiden Enden befestigt werden.

5. Zwischen Fahrzeugen, welche Pulver oder andere Explosivstoffe als Ladung führen, und anderen Fahrzeugen einschliesslich der Flösse muss beim Ankern und Anlegen ein Abstand von mindestens zweihundert Meter bleiben.

VIII. Schleppen.

§ 22. 1. Das Anhängen von Fahrzeugen an Dampfer ohne Erlaubniss des Führers des Dampfers ist strafbar.

2. An der Ruder-Sorgleine dürfen Fahrzeuge irgend einer Art in keinem Falle befestigt werden; sowohl die Gestattung wie die Ausführung einer solchen Befestigung ist strafbar.

§ 23. 1. Beim Schleppen von Flössen dürfen nur solche Fahrzeuge in den Schleppzug mit aufgenommen werden, welche zur Beförderung der für die Bedienung oder Bearbeitung der Flösse erforderlichen Mannschaft nöthig sind.

2. Im Hafen von Stettin und auf der Oderstrecke unterhalb Stettin bis zur Swante-Mündung darf die Gesammtlänge der im Schleppzuge befindlichen Flösse nicht mehr als fünfundvierzig Meter und die Gesammtbreite derselben nicht mehr als sechs und einen halben Meter betragen.

§ 24. 1. Auf der Oderstrecke bei Stettin zwischen der Obermarke und der Untermarke (§ 15 Absatz 1 I a und Absatz 4) dürfen die Schleppdampfer nur Ein kleineres Fahrzeug oder Einen Kahn längs Seite nehmen.

2. Daselbst darf der Schleppzug hinter dem Schleppdampfer nach Zahl, Gattung und Anordnung der geschleppten Fahrzeuge höchstens enthalten:

a) zwei grosse Schiffe, oder b) ein grosses Schiff und zwei kleinere Schiffe, oder c) drei kleinere Schiffe, oder d) ein grosses Schiff und einen Kahn, oder e) zwei kleinere Schiffe und einen Kahn,	hintereinander; nicht zwei Fahrzeuge nebeneinander;
oder f) vier Kähne,	nicht mehr als zwei nebeneinander und nicht mehr als zwei hintereinander;
oder g) zwei Kähne und vier kleinere Fahrzeuge, oder h) sechs kleinere Fahrzeuge. Zu f und g darf an Stelle eines Kahnes ein kleineres Fahrzeug aufgenommen werden (nicht umgekehrt).	paarweise nebeneinander, soweit es die Zahl zulässt; nicht mehr als zwei nebeneinander und nicht mehr als drei hintereinander; jedoch in einer aus zwei Kähnen hintereinander bestehenden Reihe kein weiteres Fahrzeug.

Die Reihenfolge der einzelnen geschleppten Fahrzeuge hintereinander ist gleichgültig.

3. Die zu den geschleppten Fahrzeugen gehörigen Anhänge (offenen Boote) werden bei der Bestimmung im Absatz 1 und 2 nicht mitgezählt. Ausser diesen dürfen in den Schleppzug noch solche offenen Boote mit aufgenommen werden, welche zur Beförderung der bei den geschleppten Fahrzeugen geschäftlich betheiligten Personen erforderlich sind.

4. Bei der vorstehend im Absatz 2 gestatteten Vollzahl der Fahrzeuge im Schleppzuge dürfen jedoch nicht mehr als drei der vorgenannten, zur Personenbeförderung dienenden, offenen Boote in denselben mit aufgenommen werden, auch darf nicht ausserdem noch ein Fahrzeug längs Seite genommen werden.

5. Unter Kähnen sind im Absatz 1 und 2 Haff- und Oderkähne sowie andere Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart zu verstehen. Unter den kleineren Fahrzeugen im Absatz 1 und im Absatz 2 zu g und h sind Küstenfahrzeuge ohne Raaen und Binnenfahrzeuge zu verstehen.

6. Beim Schleppen von noch kleineren Fahrzeugen, als den letztgenannten (von Booten, Heuern und dergleichen) gelten in Betreff der Anzahl derselben im Schleppzuge die vorstehenden Vorschriften mit der Maassgabe, dass

vier solcher Fahrzeuge einem grossen Schiffe drei „ „ „ kleineren Schiffe zwei „ „ „ Kahne oder einem kleineren Fahrzeuge	im Sinne des Absatz 2 lit. a bis h.

gleich gestellt werden, sowohl wenn nur solche Fahrzeuge, als auch wenn dieselben mit Fahrzeugen der zu a bis h gedachten Art zusammen sich im Schleppzuge befinden.

IX. Verkehr in Häfen und an Anlegeplätzen.

§ 25. 1. In den Häfen muss mit solcher Vorsicht und so langsam gefahren werden, wie zur Vermeidung von Störungen und Gefährdungen des Verkehrs nach den besonderen Umständen geboten ist. Auch sind hier sowie an allen Anlegeplätzen die auf den Verkehr bezüglichen Anordnungen und Anweisungen der Hafenbehörde und ihrer Beamten sowie der Schifffahrts-Polizeibeamten unbedingt zu befolgen.

2. Zu den regelmässigen Abfahrts- und Ankunftszeiten der Personendampfer haben in den Häfen und an den Anlegeplätzen sowie in deren Umgebung alle Fahrzeuge und Flösse sich so einzurichten, dass sie diesen Dampfern den Weg frei lassen und nicht Aufenthalt verursachen.

3. Im Hafen von Stettin dürfen am linken Oderufer auf der Strecke unterhalb der Baumbrücke Haken oder Schiebestangen zum Fortbewegen der Fahrzeuge nicht gebraucht werden.

4. Daselbst ist auf der Strecke zwischen der Obermarke (§ 15 Absatz 1 Ia und Absatz 4) und der neuen Oderbrücke das Ankerwerfen und das Schleppen der Anker am Grunde nur im äussersten Nothfalle gestattet und darf nur Ein Anker vor dem Bug zum sofortigen Gebrauche bereit gehalten werden; alle übrigen Anker sind binnenbords so aufzustellen, dass anderen Fahrzeugen durch dieselben nicht Schaden zugefügt werden kann. (Vergl. § 14 Absatz 1 und 5.)

X. Personendampfer.

§ 26. 3. Die Abfahrten der von demselben Anlegeplatze in gleicher Richtung abgehenden Personendampfer dürfen nur mit Zwischenräumen von mindestens drei Minuten erfolgen; sofern aber von den Beamten der Hafenbehörde oder der Schifffahrtspolizei für einzelne Fälle längere Zwischenräume besonders bestimmt werden, sind dieselben einzuhalten.

4. Von diesen Beamten ist auch im einzelnen Falle zu bestimmen, was unter demselben Anlegeplatze und unter dem Abgange in gleicher Richtung zu verstehen ist.

5. Für die Bestimmung der Reihenfolge der Dampfer bei der Abfahrt ist die Vorschrift des § 25 Absatz 1 maassgebend.

§ 27. 1. Die Personendampfer müssen nach Ankunft am Anlegeplatze die zur weiteren Fahrt erforderliche Wendung unmittelbar am Anlegeplatze (mittelst Schwajens) sowie erst nach Absetzung der absteigenden Passagiere und schon vor Aufnahme der aufsteigenden Passagiere ausführen. Die auf der Fahrt mitgekommenen Passagiere, welche die weitere Fahrt mitmachen wollen, dürfen hierbei an Bord bleiben.

2. An allen Anlegeplätzen auf der Oderstrecke zwischen der Stettiner Baumbrücke und der untersten Anlegestelle in Gotzlow einschliesslich der letzteren müssen die Personendampfer fahrtrecht (in der Richtung der Fahrt, ohne vorherige Wendung) anlegen, auch wenn sie Passagiere nicht an Bord haben.

XII. Allgemeine Vorsichtsmaassregeln und sonstige einzelne Vorschriften.

§ 31. 1. Durch die Vorschriften dieser Schifffahrts-Ordnung werden die Führer und Mannschaften der Fahrzeuge von der Beobachtung der durch die ge-

wöhnliche Schifffahrtspraxis oder durch die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorsichtsmaassregeln zur Vermeidung von Erschwerungen, Behinderungen und Störungen des Verkehrs sowie von Beschädigungen, Unfällen und Gefährdungen auf den Wasserstrassen nicht befreit, vielmehr bleiben dieselben zur Beobachtung dieser Vorsichtsmaassregeln verpflichtet.

2. Die Beschädigung von anderen Fahrzeugen und Flössen, von Fähren, von Holzlagern, von Anlegestellen nebst Zubehör, von Bohlwerken, Ufer-Pflanzungen und sonstigen Uferschutzanlagen, von Schleusen, Wehren, Brücken, Molen, Deichen, Dämmen sowie von sonstigen Bauwerken und anderen Einrichtungen in und an den öffentlichen Wasserstrassen ist strafbar, auch wenn dieselbe nur durch Fahrlässigkeit geschieht.

§ 32. 1. Beim Durchlegen durch Brücken muss den bezüglichen reglementarischen Vorschriften sowie den Anweisungen der Brückenaufseher und Brückenwärter Folge geleistet werden. Zum Durchlegen und Durchholen dürfen andere als die hierzu bestimmten Einrichtungen an den Brücken nicht benutzt werden. Das Durchsegeln der Brückenöffnungen ist nicht gestattet.

2. Das Probiren der Dampfschiffs-Maschinen ist an den Bohlwerken und Anlegeplätzen nur unmittelbar vor dem jedesmaligen Abgange des Fahrzeuges gestattet, darf nur mit der halben Dampfkraft ausgeführt und nicht über eine Viertelstunde ausgedehnt werden.

3. Innerhalb der Häfen darf die Fischerei, soweit sie überhaupt zulässig ist, nur mit besonderer Erlaubniss und nach näherer Anweisung der Hafenbehörde und ihrer Beamten ausgeübt werden.

4. Beim Stapellaufe dürfen auf dem ablaufenden Fahrzeuge nur diejenigen Personen sich befinden, welche zur Bedienung desselben oder zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten nothwendig sind. Die den Stapellauf leitenden Personen sind für die Befolgung dieser Vorschrift verantwortlich und dürfen den Aufenthalt anderer Personen auf dem Fahrzeuge nicht dulden.

§ 33. Die Führer der Fahrzeuge haben ihre Mannschaften behufs Befolgung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften zu beaufsichtigen und zu derselben anzuhalten.

XIII. Schifffahrts- und Hafenbehörden und Beamte. Hafengebiet.

§ 34. 1. Die Strom-Schifffahrts- und Hafenpolizei gehört zum Ressort der Königlichen Regierung zu Stettin als Landespolizeibehörde.

2. Die Hafenbehörden im Sinne dieser Schifffahrts-Ordnung sind:

a) in Swinemünde die Königliche Schifffahrts-Kommission;
b) in Stettin das städtische Hafenamt (der städtische Hafenmeister) und die Königliche Polizeidirektion;
c) in den übrigen fiskalischen Häfen die von der Landespolizeibehörde eingesetzten oder beauftragten Behörden oder Beamten (Königliche Hafenämter und Hafenmeister);
d) in den übrigen nicht fiskalischen Häfen die Orts-Polizeibehörden.

§ 35. 1. Die betreffenden örtlichen Hafen- und Polizeibehörden sind ermächtigt, zur Regelung des Verkehrs und behufs Aufrechterhaltung der Ordnung in den Häfen, an den Anlegeplätzen und auf den Liegestellen in den, im § 1

Absatz 4, § 2 Absatz 1, 3 und 5, § 5 Absatz 3 lit. d und e, § 20 Absatz 7, § 21 Absatz 2, § 25 Absatz 1 und 2, § 26 Absatz 2 bis 5, § 32 Absatz 1 und 3 gedachten Beziehungen die, nach Maassgabe der örtlichen Verhältnisse erforderlichen allgemeinen reglementarischen Bestimmungen zu erlassen und besondere Anordnungen für einzelne Fälle zu treffen, auch dieselben exekutivisch durchzuführen. Die allgemeinen Bestimmungen dieser Art sind in ortsüblicher Weise und im Amtsblatte bekannt zu machen und bedürfen der vorgängigen landespolizeilichen Genehmigung, wenn sie von den im § 34 Absatz 2 lit. c und d erwähnten Behörden oder Beamten ausgehen.

2. Auf den ausserhalb der Häfen gelegenen Anlegeplätzen und Liegestellen haben die betreffenden Orts-Polizeibehörden und Beamten sowie die Gensdarmen bei Aufrechterhaltung der schifffahrtspolizeilichen Ordnung zur Unterstützung der Schifffahrts-Polizeibeamten mitzuwirken und in Abwesenheit derselben die entsprechenden Dienstobliegenheiten wahrzunehmen. Gleiches gilt rücksichtlich der Fischerfahrzeuge von den Fischerei-Aufsichtsbeamten auf dem ganzen Wassergebiete.

3. Die Aufrechterhaltung der Ordnung des Verkehrs am Lande in allen mit dem Betriebe und der Ausübung der Schifffahrt in Verbindung stehenden Beziehungen haben allgemein die Orts-Polizeibehörden wahrzunehmen; die Schifffahrtspolizeibeamten haben dabei zu ihrer Unterstützung mitzuwirken.

4. Allen vorstehend gedachten, auf den Verkehr bezüglichen Anordnungen und Anweisungen der betreffenden Behörden und Beamten muss unbedingt Folge geleistet werden.

§ 36. 1. Das Hafengebiet im Sinne dieser Verordnung erstreckt sich:

I. in Swinemünde von dem Leuchtthurme aufwärts bis zum Mövenhaken,

II. in Stettin,

a) auf der Oder von der Einmündung des Kanals der städtischen Gasanstalt beim Succow'schen Grundstück abwärts bis zu der am rechten Oderufer gegenüber der Grenze zwischen Stettin und Grabow stehenden Tafel mit der Aufschrift: „Hafengebiet der Stadt Stettin“;

b) auf der Parnitz abwärts bis zur unteren Mündung des Umfluthkanales am Berlin-Stettiner Central-Güterbahnhofe;

c) auf dem Dunzig abwärts bis zur unteren Grenze von Baltzer & Schumachers Hof.

2. In den übrigen fiskalischen Häfen ist die Landespolizeibehörde und bei den übrigen nichtfiskalischen Häfen die Orts-Polizeibehörde unter landespolizeilicher Genehmigung zuständig, die Grenzen des Hafengebietes durch Bekanntmachung im Amtsblatte zu bestimmen.

§ 37. 1. Die Beamten der Hafenbehörden und der Schifffahrtspolizei sind zu jeder Zeit zum Besteigen jedes Fahrzeuges und zum unentgeltlichen Aufenthalte in jedem Raume auf demselben, auch während der Fahrt, befugt, soweit es zur Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten behufs der Aufsicht über die Einhaltung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften nach ihrem Ermessen erforderlich ist.

2. Auf Erfordern dieser Beamten muss auf jedem Fahrzeuge ihnen der Zutritt und der Aufenthalt sowie das Absteigen zu jeder Zeit gestattet und ermöglicht werden, auch jedes Fahrzeug anhalten, an einem bestimmten Punkte anlegen oder

die Fahrt unterlassen, soweit es zur Ausübung der Aufsicht nach dem Ermessen dieser Beamten erforderlich ist.

3. Diese Bestimmungen gelten in Betreff der Fischerfahrzeuge auch von den Fischerei-Aufsichtsbeamten.

XIV. Aufhebung von Vorschriften.

§ 38. 1. Es werden hierdurch aufgehoben:

a) die Verordnung vom 19. Juni 1850 (Amtsblatt Seite 254),
betreffend das Vorbeifahren an Baggern;

b) die §§ 3 und 5 der Polizei-Verordnung vom 15. Juni 1858 (Amtsblatt No. 26 Extrabeilage),
betreffend den Verkehr auf der Oder vom Eingange in den Stettiner Hafen oberhalb Stettin bis zum Dammansch;

c) die §§ 2, 4, 12 und 14 der Polizei-Verordnung vom 8. Februar 1865 (Amtsblatt Seite 41),
betreffend die Lichter und Schall-Signale sowie das Ausweichen der Fahrzeuge auf der Oder oberhalb Stettin;

d) die Bestimmung im § 8 Satz 2 der Polizei-Verordnung vom 9. Mai 1865 (Amtsblatt Seite 151),
betreffend den Zwischenraum für die Abfahrten der Personendampfer;

e) der § 24 der Polizei-Verordnung vom 30. August 1871 (Amtsblatt Seite 191),
betreffend das Vorbeifahren an Fahrzeugen, welche Schiesspulver als Ladung führen;

f) die §§ 26 und 29 der Polizei-Verordnung vom $\frac{\text{31. August}}{\text{13. September}}$ 1875 (Amtsblatt Seite 196),
betreffend die Lichter und Schall-Signale sowie das Ausweichen auf der preussischen Strecke des Peene-Flusses;

g) die Polizei-Verordnungen vom 2. Juni und 2. Dezember 1876 (Amtsblatt Seite 116 und 264),
betreffend die Lichter und Schall-Signale sowie das Ausweichen der Fahrzeuge auf der Swine, Peene und Dievenow, dem grossen und kleinen Haff, dem Damm'schen See, der Oder nebst Nebengewässern, dem Peene-Flusse bis Anklam aufwärts und bei Demmin;

h) die Polizei-Verordnungen der Königlichen Polizeidirektion zu Stettin
vom 5. Juni 1852 (Amtsblatt Seite 188),
vom 20. Februar 1855 (Stettiner Norddeutsche Zeitung für Politik, Handel und Gewerbe),
vom 3. Februar 1868 (Stettiner Zeitung No. 81),
vom 24. November 1870 (Generalanzeiger für Stettin und die Provinz Pommern No. 276),
vom 11. August 1871 (Generalanzeiger No. 187),
betreffend den Verkehr im Stettiner Hafen und auf der Oder bei Stettin.

2. An die Stelle der aufgehobenen Vorschriften treten die bezüglichen Bestimmungen dieser Schifffahrts-Ordnung.

3. Alle bestehenden, auf einzelne Gewässer bezüglichen Vorschriften bleiben in Kraft, soweit sie nicht in dieser Schifffahrts-Ordnung ausdrücklich aufgehoben sind.

XV. Strafbestimmung.

§ 39. Uebertretungen dieser Schifffahrts-Ordnung werden mit Geldstrafe bis zu dreissig Mark bestraft, soweit nicht in den bestehenden Gesetzen und anderen Vorschriften härtere Strafen bestimmt sind, und zwar ist die strafbare Person der Führer des Fahrzeuges, sofern nicht nach einzelnen Bestimmungen andere Personen strafbar sind.

XVI. Anfang der Gültigkeit.

§ 40. Diese Schifffahrts-Ordnung tritt mit dem 1. September 1880 in Kraft. Jedoch treten die Vorschriften des § 15 derselben bereits mit dem achten Tage nach dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem das diese Verordnung verkündende Stück des Amtsblattes ausgegeben wird, in Kraft.

Publikation der Königlichen Regierung, Abtheilung des Innern, vom 7. Juli 1880.

5. Die von den Hafen- und Schifffahrts-Polizeibeamten sowie von den Fischerei-Aufsichtsbeamten bei der Ausübung des Dienstes benutzten Fahrzeuge sind von der Anwendung der vorgeschriebenen Lichter und Schall-Signale (Abschnitt I und II) sowie von der Beobachtung der Vorschriften im § 10 Absatz 2, 4 bis 6; § 12 Absatz 1, 3 und 4 am Schlusse; § 15; § 22 Absatz 1 insoweit befreit, wie es im einzelnen Falle nach dem Ermessen der Beamten behufs wirksamer Ausübung des Dienstes unerlässlich und ohne Vernachlässigung der erforderlichen Vorsicht ausführbar ist.

Bekanntmachung, betreffend die Schall-Signale und das Passiren der Zugbrücken im Hafengebiet Stettin vom 14. März 1881.

In Ausführung der Schifffahrts-Ordnung vom 2. Juli v. J. und auf Grund des § 35 No. 1 derselben wird in Betreff der Schall-Signale und des Passirens der Zugbrücken im Hafengebiete Stettin unter Aufhebung der Bekanntmachungen vom 4. Dezember 1878 und 12. Januar 1879 Folgendes bekannt gemacht.

§ 1. Die Anwendung des Dampf-Signalapparates (Heulers) und des Nebelhorns ist als Zeichen für die Oeffnung der Zugbrücken, für die Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge und für das Vorbeifahren (Schifffahrts-Ordnung § 5 No. 3 d c und § 12 No. 4 nebst § 25 No. 1) verboten, vielmehr ist nur das Zeichen mit der Glocke bezw. der Zuruf gestattet.

§ 2. Die Zugbrücken werden mit Ausnahme der im § 3 genannten Stunden gezogen:

A. Von Beginn der Schifffahrt im Frühjahr bis 31. März und vom 1. Oktober bis zum Schluss derselben durch Eis
von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

B. Vom 1. bis 30. April und vom 16. August bis 30. September
von 5 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends.

C. Vom 1. Mai bis 15. August
von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

D. In allen übrigen (Nacht-) Stunden auf Grund eines besonderen Erlaubnissscheins des Hafenmeisters, welcher im Hafenamte bis 7 Uhr Abends gelöst sein muss. In Betreff der Langen- und Parnitzbrücke ist ausserdem eine Quittung der Steuerbehörde erforderlich.

§ 3. Die Zugbrücken werden nicht gezogen:

An Sonn- und Festtagen:
von 9 bis 11 Uhr Vormittags und
von 1 bis 3 Uhr Nachmittags.

An Wochentagen:

I. Die Baumbrücke:
1. von 12 bis 1 Uhr Mittags,
2. von Anfang Oktober bis zum Eintritt des Frostes von 6 bis 8 Uhr Abends.

II. Die Langebrücke:
1. von 7 bis 8 Uhr Morgens und
von 12 bis 2 Uhr Mittags,
2. von Anfang Oktober bis zum Eintritt des Frostes von 6 bis 8 Uhr Abends,
3. an Sonn-, Fest- und Wochentagen von 25 Minuten bis 5 Minuten vor der Abfahrtszeit eines jeden Personenzuges vom Personenbahnhofe der Breslauer Eisenbahn.

III. Die Parnitzbrücke:
von 4 bis 7 Uhr Morgens, von 8 bis 12 Uhr Mittags und von 2 Uhr Nachmittags überhaupt nicht mehr.

IV. Die 3. Oderbrücke und

V. die Pladrinbrücke:
1. von 12 bis 1 Uhr Mittags,
2. von Anfang Oktober bis zum Eintritt des Frostes von 6 bis 8 Uhr Abends.

Sonstige Ausnahmen zu treffen, behält sich die Polizeidirektion nach Bedürfniss vor.

§ 4. Die Schiffsführer, welche die Zugbrücken mit ihren Fahrzeugen passiren wollen, haben sich rechtzeitig deshalb bei den Brückenziehern zu melden, welche verpflichtet sind, je nach der Reihe der Anmeldungen die Schiffe durchzulassen.

§ 5. Beim Passiren der Zugbrücken haben die Fahrzeuge sich eines Schleppdampfers zu bedienen, insoweit sie mit Rücksicht auf die Strömungs- und Witterungsverhältnisse von den Brückenaufsehern und Brückenwärtern hierzu aufgefordert werden (Schifffahrts-Ordnung § 32 No. 1).

I. Der Schleppzug eines Dampfers darf nur bestehen aus:

a) einem Dampfer,	
b) einem Segelschiffe mit Raaen,	hinter dem Schleppdampfer und hintereinander
c) zwei Segelschiffen ohne Raaen,	
d) zwei Kähnen oder Binnenfahrzeugen,	

e) vier Kähnen oder vier kleinen Fahrzeugen, } nicht mehr als zwei nebeneinander und nicht mehr als zwei hintereinander

f) sechs Heuerfahrzeugen oder sechs offenen Booten, } nicht mehr als zwei nebeneinander und nicht mehr als drei hintereinander

g) einem Dampfer, Schiff, Kahn oder sonstigem Fahrzeug auf Seite des Schleppdampfers,

zu e, f, g, soweit dies die Breite des Brückenjoches gestattet,

h) drei Bagger-Prähmen } hinter dem Dampfer und hintereinander

Offene Prähme anderer Art werden den Kähnen gleich geachtet.

II. Fahrzeuge, welche ohne Schleppdampfer die Zugbrücken passiren, dürfen solches nur einzeln bewirken mit der Maassgabe, dass je zwei Fahrzeuge ohne Raaen auch nebeneinander durchgelassen werden dürfen, insoweit die Breite des Brückenjoches es zulässt.

Als Anhänge dürfen in den Fällen I und II vom Hauptschiff nur die eigenen und die zur Bedienung angenommenen Boote mitgeführt werden.

§ 6. Die Schiffsführer werden speziell darauf aufmerksam gemacht, dass sie für alle Beschädigungen, welche beim Passiren der Zugbrücken durch die von ihnen geführten Schiffe den Zugbrücken zugefügt werden, aufzukommen verpflichtet sind.

Vorschrift über das, bei Versendung von Schiesspulver zu beobachtende Verfahren vom 16. August 1852 (Gemeinschaftliche Verordnung der Ministerien für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, des Innern und des Krieges).

III. Pulverversendungen zu Wasser.

§ 37. Begegnen dem Transporte andere Schiffe oder Holzflösse, oder muss derselbe bei dergleichen am Ufer angelegten vorbei, so sind deren Führer gesetzlich zwar schon verpflichtet, beim Anblick der schwarzen Flagge alles Feuer, was sich auf denselben oder in ihrer Nähe am Ufer befindet, sogleich auszulöschen, zur sicheren Ueberzeugung aber, dass dies auch geschieht, muss sogleich ein Unteroffizier vorausfahren, das Annähern der Pulverschiffe anzeigen und die fremden Schiffsleute zur augenblicklichen Befolgung des Gesetzes auffordern.

Nähert sich dem Transport ein Dampfschiff, so ist nachzusehen, ob die nach § 33 angebrachte schwarze Flagge (auf welcher sich ein weisses P von $1^1/_2$ Fuss Höhe befindet) sich auch noch in solcher Lage befindet, dass sie von dem Dampfschiffe wahrgenommen werden kann, damit dies möglichst auszuweichen im Stande ist; auch ist dahin zu trachten, dass das Dampfschiff nicht unter dem Winde, sondern über demselben, d. h. an der Seite zu passiren, woher der Wind kommt, damit der aus der Röhre des Dampfschiffes kommende Rauch mit den möglicher Weise darin befindlichen Funken nicht auf das Pulverschiff niederschlage.

Verordnung der Königlichen Regierung vom 8. September 1874, betreffend den Transport von Sprengöl.

§ 7. b) Andere Schiffe, insbesondere Dampfschiffe, welche an einem mit Dynamit beladenen Schiffe vorbeifahren, müssen dasselbe, wenn dies nicht durch die Umstände unmöglich gemacht wird, unter dem Winde passiren.

Verordnung der Königlichen Regierung vom 26. Mai 1866, betreffend den Betrieb des Bugsirgewerbes mit Dampfschiffen.

§ 2. Der Führer eines Bugsirschiffes ist verpflichtet, den gesetzlichen und schifffahrtspolizeilichen Bestimmungen sorgfältig nachzukommen, sowie den besonderen Anordnungen der Lootsen, welche die bugsirten Schiffe führen, hinsichtlich des Ganges und der Manöver seines Schiffes unbedingt Gehorsam zu leisten.

§ 3. Abgesehen von der im Art. 451 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Verpflichtung der Rheder, zur Erstattung des durch die Schuld des Schiffsführers oder der Schiffsmannschaft verursachten Schadens, ist die Hafen-Polizeibehörde befugt, auf die Entfernung von Führern und Maschinenmeistern von Dampfbugsirschiffen zu dringen, deren Unfähigkeit und Unzuverlässigkeit sich herausgestellt hat und bis dahin, dass diesem Verlangen nachgekommen ist und zuverlässigere Persönlichkeiten angenommen sind, die Fahrten zu sistiren. Die Schiffsführer sind namentlich als unzuverlässig anzusehen, wenn dieselben wiederholt wegen Verabsäumung schifffahrtspolizeilicher Vorschriften oder wegen Nichtbefolgung der Anordnungen des Lootsen in Gemässheit der Bestimmung des § 2 dieser Verordnung bestraft oder verwarnt worden sind.

Verordnung der Königlichen Regierung vom 17. Juli 1876, betreffend die Requisite der Dampfschiffe.

Der § 5 der Polizei-Verordnung vom 9. Mai 1865, betreffend den Betrieb der zur Personenbeförderung bestimmten in- und ausländischen Dampfschiffe wird wie folgt abgeändert:

Requisite des Schiffes.

§ 5. Jedes zur Personenbeförderung bestimmte Dampfschiff muss:

1. mit einer Landungsbrücke, welche mit eisernem Geländer versehen und deren Breite den Pforten des Schiffes entsprechend sein muss, ausgerüstet sein. Grössere Dampfschiffe sollen entweder eine Stellung oder Fallrepstreppe haben;
2. zur Rettung aus Gefahr müssen:
 I. Bei Fahrten auf der Ost- und Nordsee:
 a) von längerer Dauer als einem Tag an Ruderbooten, von denen eins ein Rettungsboot (life-boat) sein muss, mindestens so viel mitgeführt werden, dass sie pro Person 6 Kubikfuss Inhalt gewähren;
 b) von kürzerer Dauer als einem Tag oder Nacht so viel Boote, dass sie pro Person 3 Kubikfuss Inhalt gewähren.

 II. Bei Fahrten über das Haff sind so viel Boote mitzuführen, dass sie pro Personen 2 Kubikfuss Raum gewähren.

III. Bei Fahrten auf Flüssen ist in der Regel ein Boot von mindestens 3 Kubikmeter (100 Kubikfuss) Inhalt mitzuführen; ausnahmsweise kann von der Regierung eine Ermässigung bis auf 1,5 Kubikmeter (50 Kubikfuss) zugelassen werden.

Polizei-Verordnung, betreffend den Swine-Haff-Kanal, die Kaiserfahrt genannt, vom 2. August 1880.

§ 1.

1. Dampfer und Segelfahrzeuge dürfen den Kanal auf seiner ganzen Strecke zwischen den äussersten Schiffahrtsmarken im Haff und der Einmündung in die Swine stromab- und stromaufwärts nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 Knoten passiren und daher diese Strecke nur mit einer Fahrzeit von mindestens 50 Minuten zurücklegen.
2. Diese Geschwindigkeit darf auf keinem Abschnitte der Strecke durch schnelleres Fahren überschritten werden.

§ 2.

Zur Zeit der Dunkelheit dürfen stromabwärts gehende Dampfer und Segelfahrzeuge nicht in den Kanal einlaufen.

§ 3.

Das Einsegeln in den Kanal ist nur dann gestattet, wenn der Wind zum Durchsegeln desselben günstig ist. Das Kreuzen (Laviren) in dem Kanale ist verboten.

§ 5.

1. Die Schiffsführer haben den Fahrzeugen der Fähre bei Caseburg auszuweichen und überhaupt bei der Annäherung an die Uebersatzlinie der Fähre sowie beim Passiren derselben rechtzeitig alle erforderliche Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden, um ein Zusammenstossen mit den Fährfahrzeugen sowie sonstige Behinderungen oder Erschwerungen des Fährverkehrs zu vermeiden.
2. Dieselben haben hierbei nicht nur die gewöhnliche seemännische Praxis zu befolgen, sondern auch stets gehörige Rücksicht auf die besonderen Umstände zu nehmen, welche im einzelnen Falle zu beachten sind, um Gefährdungen des Fährbetriebes oder Beschädigungen der Fährfahrzeuge zu vermeiden.
3. Insbesondere haben dieselben beim Kreuzen der Uebersatzlinie sich so einzurichten, dass sie die in der Ueberfahrt begriffenen Fährfahrzeuge achterwärts passiren.
4. Dampfschiffe haben hierbei insbesondere auch ihre Fahrgeschwindigkeit stets soweit zu ermässigen, dass durch den Wellengang die Sicherheit des Fährbetriebes nicht gefährdet wird.
5. Die Abfahrtstellen der Fähre sind auf beiden Ufern während der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durch je eine Laterne mit weissem Lichte zu bezeichnen, welche so aufgestellt werden müssen, dass sie vom Kanale aus sichtbar sind.

6. Der Fährprahm hat während der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an jedem Ende je ein nach allen Seiten hin sichtbares weisses Licht zu führen.

§ 6.

Das Ankern in dem Kanale ist nur im unvermeidlichen Nothfalle gestattet. Dabei müssen die Fahrzeuge derart nach der Uferseite legen, dass die freie Fahrt anderer Fahrzeuge nicht behindert oder erschwert wird.

§ 9.

1. In dem Kanale dürfen die Schleppdampfer nur ein kleineres Fahrzeug oder einen Kahn längsseits nehmen.

2. Daselbst darf der Schleppzug hinter dem Schleppdampfer nach Zahl, Gattung und Anordnung der geschleppten Fahrzeuge höchstens enthalten:

<table>
<tr><td>a) 2 grosse Schiffe,
oder
b) 1 grosses und 2 kleinere Schiffe,
oder
c) 3 kleinere Schiffe,
oder
d) 1 grosses Schiff und einen Kahn,
oder
e) 2 kleinere Schiffe und einen Kahn,</td><td>hintereinander, nicht nebeneinander,</td></tr>
</table>

oder

f) 4 Kähne, nicht mehr als 2 nebeneinander und nicht mehr als 2 hintereinander,

oder

<table>
<tr><td>g) 2 Kähne und 4 kleinere Fahrzeuge,
oder
h) 6 kleinere Fahrzeuge.
Zu f und g darf an Stelle je eines Kahnes 1 kleineres Fahrzeug aufgenommen werden (nicht umgekehrt).</td><td>paarweise nebeneinander, soweit es die Zahl zulässt; nicht mehr als 2 nebeneinander und nicht mehr als 3 hintereinander, jedoch in einer aus 2 Kähnen hintereinander bestehenden Reihe kein weiteres Fahrzeug.</td></tr>
</table>

Die Reihenfolge der einzelnen geschleppten Fahrzeuge hintereinander ist gleichgültig.

3. Die zu den geschleppten Fahrzeugen gehörigen Anhänge (offenen Boote) werden bei der Bestimmung in Absatz 1 und 2 nicht mitgezählt. Ausser diesen dürfen in den Schleppzug noch solche offenen Boote mit aufgenommen werden, welche zur Beförderung der bei den geschleppten Fahrzeugen geschäftlich betheiligten Personen erforderlich sind.

4. Bei der vorstehend im Absatz 2 gestatteten Vollzahl der Fahrzeuge im Schleppzuge dürfen jedoch nicht mehr als drei der vorgenannten zur Personenbeförderung dienenden offenen Boote in denselben mit aufgenommen werden; auch darf nicht ausserdem noch ein Fahrzeug längs Seite genommen werden.

5. Unter Kähnen sind im Absatz 1 und 2 die Haff- und Oderkähne sowie andere Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart verstanden.

Unter den kleineren Fahrzeugen im Absatz 1 und 2 zu g und h sind Küstenfahrzeuge ohne Raaen und Binnenfahrzeuge zu verstehen.

6. Beim Schleppen von noch kleineren Fahrzeugen als den letztgenannten (von Booten, Heuern u. dergl.) gelten in Betreff der Anzahl derselben im Schleppzuge die vorstehenden Vorschriften mit der Maassgabe, dass

4 solcher Fahrzeuge einem grossen Schiffe 3 „ „ „ kleineren Schiffe 2 „ „ „ Kahne oder kleineren Fahrzeuge	im Sinne des Absatz 2 lit. a bis h

gleichgestellt werden, sowohl wenn nur solche Fahrzeuge, als auch wenn dieselben mit Fahrzeugen der zu a bis h gedachten Art zusammen sich im Schleppzuge befinden.

§ 10.

Beim Treideln in dem Kanale muss der Leinenzug stets auf dem steuerbordseitigen Ufer stattfinden.

§ 12.

1. Der Betrieb der Fischerei und der Krebsfang in dem Kanale sind verboten.

— — — — — — — — — — — — — — — —

§ 14.

1. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 30 Mark geahndet.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Verordnung der Königl. Regierung, betreffend die Fahrgeschwindigkeit der Dampfschiffe im Swinestrom, vom 3. Januar 1845.

Zur Verhütung von Unglücksfällen, welche durch das zu schnelle Fahren der Dampfschiffe in dem Swinestrom längs der Stadt Swinemünde veranlasst werden können, setzen wir hierdurch fest, dass

1. die Dampfschiffe vom Eingange in den sogenannten Winterhafen bei Westswine ab bis zur Fährbrücke nur mit einer Fahrt von einer Meile in der Stunde, mithin diese Strecke, $^1/_{10}$ Meile lang, nicht unter 6 Minuten Zeit zurücklegen dürfen;
2. auf den übrigen Theil des Stromes längs der Stadt aber, von der Fährbrücke bis zum Thomsen'schen Schuppen, mit einer Fahrt von ein und einer halben Meile in der Stunde, mithin diese Strecke, $^1/_8$ Meile lang, nicht unter 5 Minuten Zeit gefahren werden darf, und
3. wenn Dampfschiffe Moderprähme oder kleine Böte passiren, die Fahrt so zu hemmen ist, dass durch den Wellenschlag kein Vollschlagen derselben stattfinden kann.

Diejenigen, welche diese Vorschriften übertreten, werden mit der im § 48 der Hafenpolizeiordnung vom 22. August 1833 angedrohten Geldstrafe von einem bis fünfzig Thalern belegt und bleiben ausserdem für jeden durch Uebertretung dieser Vorschriften verursachten Schaden verantwortlich.

Verordnung des Königl. Oberpräsidii, betreffend die Königl. Fähre auf dem Swinestrom zwischen Swinemünde und Ostswine, vom 2. Juli 1877.

§ 1. Die Schiffsführer haben den Fahrzeugen der Fähre auszuweichen und überhaupt bei der Annäherung an die Uebersatzlinie der Fähre, sowie beim Passiren derselben rechtzeitig alle erforderliche Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden, um ein Zusammenstossen mit den Fährfahrzeugen, sowie sonstige Behinderungen oder Erschwerungen des Fährverkehrs zu vermeiden.

§ 2. Dieselben haben hierbei nicht nur die gewöhnliche seemännische Praxis zu befolgen, sondern auch stets gehörige Rücksichten auf die besonderen Umstände zu nehmen, welche im einzelnen Falle zu beachten sind, um Gefährdungen des Fährbetriebes oder Beschädigungen der Fährfahrzeuge zu vermeiden.

§ 6. Der Fährdampfer hat während der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ausser den in Artikel 2 bis 4 der Kaiserlichen Verordnung vom 23. Dezember 1871 und § 1 der Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung in Stettin vom 15. Oktober 1872 (jetzt: Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880 und Schifffahrtsordnung für das Stettin-Swinemünder Revier vom 2. Juli 1880) vorgeschriebenen Lichtern nach vorne und hinten (am Bug und am Spiegel) je ein nach allen Seiten hin sichtbares rothes Licht zu führen.

6. Verordnung der Königlichen Regierung, betreffend den Schiffsdurchlass durch die Brücke bei Wollin (auf der Dievenow), vom 12. Mai 1870.

§ 7. Dampfschiffe werden ohne Aufenthalt durchgelassen und müssen daher andere Schiffsfahrzeuge, wenn sie nicht gerade im Durchgange begriffen sind und die Zeit bis zur Ankunft des Dampfschiffes das Durchlassen derselben nicht mehr mit Sicherheit gestattet, warten, bis das Dampfschiff den Durchgang bewirkt hat. Begegnen sich zwei Dampfschiffe an der Brücke, so muss das stromabgehende so lange warten, bis das stromauffahrende die Brücke passirt hat.

§ 9. Stromabwärts sind alle eingehenden Segelfahrzeuge an Tauen durchzulassen, welche an den Stopfpfählen oberhalb der Brücke oder an Ankern zu befestigen sind. Dampfschiffe können sich dabei der Dampfkraft zum Lenken bedienen und findet auf ihre Anhänge vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 10. — — — — — — — — — — — — — — —

Dampfschiffe sind stromaufwärts mit derjenigen geringsten Geschwindigkeit und Dampfkraft durch die Brücke zu führen, bei welcher ein sicheres Steuern möglich ist.

Verordnung der Königl. Regierung, betreffend die Freihaltung des Fahrwassers in der Dievenow bei Wollin, vom 18. Dezember 1875.

§ 1. Das Ankern von Fahrzeugen in der Dievenow bei Wollin ist nur an der östlichen Seite des Stromes gestattet und in der Art zu bewirken, dass durch die Lage der Fahrzeuge die freie Fahrstrasse nicht behindert wird.

§ 2. Die auf der Dievenow fahrenden Dampfschiffe dürfen die Strecke von dem Rittergut Hagen ab bis zu dem sogenannten Vassenort und umgekehrt nur ganz langsam passiren.

7. Brücken- und Bohlwerks-Ordnung für die Stadt Cammin vom 1. Dezember 1852.

§ 4.

Das Ablegen aller Fahrzeuge muss in solcher Entfernung von den Brücken erfolgen, dass Dampfschiffe und andere Fahrzeuge ungehindert anlegen können.

Polizei-Ordnung vom 11. Mai 1857 als Nachtrag dazu.

Zur Vermeidung von Beschädigungen an Dampfschiffen dürfen auf dem hiesigen Revier keine Bojen auf die Anker gelegt werden.

Dampfschiffe dürfen in einer Entfernung von 500 Schritten vom hiesigen Landungsplatze nur mit halber Kraft fahren, um Beschädigungen an den Landungsanlagen und anderen Fahrzeugen zu vermeiden.

[Strafe: bis 15 Mark event. Gefängniss.]

8. Schifffahrts-Ordnung der Königlichen Regierungen zu Stettin vom 31. August 1875 und zu Stralsund vom 13. September 1875 für den Peenefluss von der preussisch-mecklenburgischen Grenze abwärts bis zur Mündung in den Peenestrom.

§ 26. Beim Begegnen in entgegengesetzter Richtung haben die Fahrzeuge rechts auszuweichen und zwar so, dass sie einander die halbe Breite des Fahrwassers frei lassen. Beim Einholen eines vorfahrenden Fahrzeuges muss der Führer des nachfolgenden Fahrzeuges seine Absicht des Vorbeifahrens rechtzeitig durch Zuruf oder ein geeignetes Zeichen zu erkennen geben. Alsdann hat der Führer des vorfahrenden Fahrzeuges nach links, bis zur halben Breite des Fahrwassers, auszuweichen, und das folgende Fahrzeug rechts vorbeizulassen, das Letztere aber hat ohne Aufenthalt vorbeizufahren. Fahrzeuge, welche getreidelt werden, haben die Leinpfadseite zu halten; alle anderen Fahrzeuge müssen ihnen nach der entgegengesetzten Seite ausweichen.

Wird auch das entgegenkommende Fahrzeug auf derselben Uferseite getreidelt, so muss das stromabwärtsgehende die Leine werfen.

Ueberholen sich treidelnde Fahrzeuge, so muss das langsamer fahrende die Leine werfen.

§ 27. Dampfschiffe müssen beim Begegnen und Einholen von Segelfahrzeugen, namentlich offenen, tief beladenen Baggerfahrzeugen, Flössen, sowie an Stellen, wo Schiffe ein- und ausladen, Fischkasten, Badeanstalten oder Fähren sich befinden, Baggerarbeiten oder Wasserbauten im Gange sind, langsam vorbeifahren.

§ 29. Bei Nachtfahrten müssen Dampfschiffe und Segelschiffe vom Eintritt der Dunkelheit bis zur Tageshelle eine hellbrennende Laterne mit weissem Licht in der Höhe von 6,50 Meter am Mast oder in dessen Ermangelung an einer von allen Seiten sichtbaren Stelle führen. Dampfschiffe müssen ausserdem noch an der rechten Seite ein grünes und an der linken Seite ein rothes Licht führen. Letztere beiden Lichter sind so mit Blenden zu versehen, dass man von vorn beide zugleich, von der rechten Seite nur das grüne, von der linken Seite nur das rothe, und von hinten keins der farbigen Lichter sehen kann.

Bei Nebel muss auf Dampfschiffen in kurzen Zwischenräumen wiederholt an die Glocke geschlagen werden.

Von Segelschiffen sind mit dem Nebelhorn in kurzen Fristen Signale zu geben. Flösse dürfen bei Nebel nicht fahren.

9. Hafenordnung für Wolgast vom 28. September 1862.

§ 3.

Zum Schutz der Fähre ist bei Vermeidung von Geldbusse bis zu 30 Mark event. verhältnissmässiger Gefängnissstrafe angeordnet worden:

1. dass stromaufwärtskommende Schiffe, welche nicht in den Wolgaster Hafen einlaufen, sondern demnächst weitersegeln, weder unterhalb des Wolgaster Hafens noch vor demselben, sondern nur oberhalb desselben, was das zum Stettiner Regierungsbezirk gehörige Gebiet betrifft, aber nur in einer Entfernung von mindestens 200 Klaftern von der Fährleine vor Anker gehen dürfen;
2. dass stromaufwärtskommende Schiffe, welche nicht in den Wolgaster Hafen einlaufen wollen oder denselben wegen widriger Winde nicht erreichen können, nicht näher an der Fährleine als in der sogenannten Schwanskuhle vor Anker gehen dürfen;
3. dass mit dem Verholen eines Schiffes an die in der Nähe der Fährbrücke befindliche Ladebrücke auf der Wolgaster Seite inne zu halten ist, wenn eine Kollision des Schiffes mit dem gerade ankommenden oder mit der Fährleine zu besorgen ist.

§ 4.

Vor Einlaufen eines Schiffes in den inneren Hafen müssen der Klüverbaum und die blinden Raaen sowie der Besahns- oder Briggbaum eingezogen, die Unterraaen getoppt, die an den Schiffsseiten hängenden Böte weggenommen und die Anker innerhalb des Bordes so aufgestellt werden, dass sie anderen Schiffen nicht Schaden bringen können.

Versäumt der Schiffsführer die Ergreifung dieser Vorsichtsmaassregeln ganz oder theilweise, so ist derselbe für jeglichen Schaden, welcher bei seinem Einlaufen an anderen Fahrzeugen oder an den Bohlwerken entsteht, unbedingt verhaftet.

§ 7.

Während der ganzen Zeit der Anwesenheit im Hafen hat der Schiffer allen sein Schiff betreffenden Anordnungen des Hafenmeisters Folge zu leisten, namentlich

— —

— —

c) beim Verholen anderer Schiffe die hinderlichen Land- und Dalgentaue genügend zu stechen oder dieselben zu lösen und anderweitig zu befestigen, nöthigenfalls auch mit dem Schiff einstweilen wegzulegen.

Zweiter Nachtrag vom 13. April 1878.

Im inneren Hafen von Wolgast dürfen Schraubendampfschiffe ihre Schraube nur dann in Bewegung setzen, wenn sie wenigstens eine Schiffsbreite vom Bohlwerke entfernt liegen.

Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 30 Mark geahndet.

10. Polizei-Verordnung für den Hafen und die Rhede von Stralsund vom 29. Dezember 1879.

§ 5.

In der vom Strom nach den Häfen führenden Baggerrinne dürfen Schiffer nur im äussersten Nothfall vor Anker gehen. Die Beurtheilung darüber, ob ein Nothfall vorhanden und anzuerkennen ist, steht lediglich der Hafeninspektion zu.

§ 7.

Nur die sogenannten Binnenfahrzeuge, Kornschuten, regelmässig fahrende Dampfboote und die bis inklusive 212 Kubikmeter Raumgehalt grossen Küstenfahrer dürfen ohne Lootsen in den Hafen hineinsegeln. Ueber 212 Kubikmeter grosse Schiffe dürfen nicht anders als mit einem See- oder Hafenlootsen in den Hafen hineinsegeln.

Nur im äussersten Nothfall ist es dem Schiffer gestattet, ohne Lootsen in den Hafen zu segeln. Die Beurtheilung darüber, ob ein solcher Nothfall vorhanden gewesen und anzuerkennen ist, steht lediglich der Hafeninspektion zu.

— —

Alle Schiffe haben sich so einzurichten, dass sie in den Hafen nur mit schwacher Fahrt hineinkommen. Dampfschiffe dürfen nur mit halber Kraft in den Hafen hineinfahren.

§ 12.

So lange ein Schiff im Hafen liegt, müssen die Anker binnenbords aufgestellt, ferner muss der Klüverbaum eingezogen und müssen die Unterraaen getoppt werden, insoweit nach dem Ermessen des Hafenmeisters sonst Gefahr für benachbarte Schiffe entstehen kann oder denselben der Raum benommen wird.

§ 13.

An den Seiten der Schiffe, welche mit Bauwerken des Hafens in Berührung kommen, müssen Bojen oder Reibhölzer ausgehängt werden; ebenso muss jedes Schiff, das neben anderen liegt, seitwärts und zwar an der Steuerbordseite mehrere solche aushängen.

§ 14.

Wenn ein Schiff ankommt oder verholt werden soll, so müssen die im Wege liegenden Fahrzeuge Platz machen; auch müssen die hinderlichen Ketten und Taue von den Eignern derselben gestochen werden. — — — — — — — —

— —

Liegt das Schiff, welches dem anderen weichen soll, in Winterlage oder im Eise, so trägt das zu verholende Schiff die Kosten.

§ 15.

Im Hafen dürfen Schiffe und sonstige Fahrzeuge nur mit Genehmigung des Hafenmeisters vor Anker liegen bleiben und muss alsdann die Ankerstelle über Wasser durch eine gerade über dem Anker schwimmende Boje bezeichnet werden.

§ 45.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis zu 30 Mark, im Unvermögensfalle verhältnissmässige Haft.

11. Brücken- und Hafenordnung für die Stadt Heiligenhafen vom 25. April 1840.

§ 20.

Es soll keinem Schiffer gestattet sein, mit dem von ihm geführten Schiffe vor vollen Segeln in den Hafen einzulaufen.

§ 21.

Jeder Schiffsführer, der mit seinem Fahrzeuge in den Hafen geht oder bei den Brücken anlegt, ist schuldig, um Schaden zu verhüten, seinen Anker vorher auf das Verdeck zu legen.

§ 34.

Jeder Schiffer, der mit seinem Fahrzeuge im Hafen oder in dem dortigen Fahrwasser ankert, muss sich dabei von anderen Schiffen in gehöriger Entfernung halten, auch die Anker mit Bojen versehen; und wenn er demnächst weitergeht, um sein Fahrzeug an die Brücke zu legen oder irgendwo sonst im Bezirk des Hafens zu befestigen, so muss er die Anker mit sich nehmen und selbige nicht anders als nach Anweisung des Brückenvogtes oder Genehmigung des Hafenvorstehers wieder fallen lassen.

§ 35.

Ein jeder Schiffer hat darauf zu achten, dass er beim Werfen seines Ankers das Ankertau eines anderen Schiffes, das mit einer Boje versehen ist, nicht fasst. Auch darf überhaupt keiner sich mit seinem Fahrzeuge in der Einfahrt des Hafens, beim Ohrt oder auf der Rhede so vor Anker legen, dass das Fahrwasser dadurch gesperrt oder beengt wird.

Jedes im Laufe ankernde oder daselbst befestigte Schiff muss getoppt sein, und kein Schiff darf daselbst mit den Raaen breit liegen.

§ 37.

Die Taue, an welchen die Fahrzeuge befestigt sind, muss der Schiffsführer erforderlichen Falls, um anderen Schiffen Platz zu machen, sinken oder lösen lassen.

Auch müssen die Taue derjenigen Schiffe, welche auf dem Strom oder entfernt von der Schiffbrücke liegen, stets so befestigt sein, dass sie zu Grunde sinken und so der freien Fahrt anderer Schiffe nicht hinderlich werden können.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 38.

Soll ein Schiff von der Rhede nach der Schiffbrücke oder von dieser nach jener gebracht werden, so müssen vom Hintertheile des Fahrzeuges die nöthigen Taue zum etwa erforderlichen Anhalten desselben ausgebracht werden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 39.

Schiffer, welche mit ihren Fahrzeugen von dem Ohrt oder der Rhede nach der Brücke oder von der Brücke dorthin wollen, haben, wenn im Fahrwasser Schiffe oder Böte im Wege liegen, zuvor den Hafenvogt von ihrem Vorhaben zu unterrichten, der dann verpflichtet ist, dem Eigenthümer oder Führer des im Wege liegenden Fahrzeuges die Räumung des Fahrwassers aufzutragen. Geschieht solche

Meldung beim Hafenvogt nicht, so hat der segelnde Schiffer den von ihm etwa verursachten Schaden zu vergüten; im entgegengesetzten Falle aber ist dazu derjenige verpflichtet, welcher auf den vom Hafenvogt erhaltenen Befehl nicht geräumt hat.

Für Schiffe, die aus der See kommen, hat der Hafenvogt, soviel in seinen Kräften steht, auch ohne Meldung die Räumung des Fahrwassers von den daselbst liegenden Schiffen und Böten zu veranlassen. Bemerkt derselbe ein aus See kommendes Schiff und dessen Absicht früh genug, und vernachlässigt gleichwohl gedachte Räumung, so ist er den Umständen nach für den durch solche Vernachlässigung etwa entstehenden Schaden verantwortlich, wogegen der aus der See kommende Schiffer, wenn er vom Hafenvogt unbemerkt den Lauf hinaufsegelt, ohne die Ankunft des Letzteren und die von ihm zu treffenden Anordnungen abzuwarten, den durch ihn verursachten Schaden zu ersetzen hat.

Uebrigens dürfen längs dem ganzen Fahrwasser von der Rhede bis zur Hafenbrücke nur die Pfähle der Nordseite mit Schiffen belegt werden, und hat der Hafenvogt an den Pfählen der Südseite überall keine Schiffe oder Böte zu dulden.

Wenn Schiffe im Laufe von der Brücke bis nach der Rhede einander begegnen, so hat das unbeladene dem beladenen die Wind- oder Lufwardseite, wenn sie aber beide beladen, geballastet oder leer sind, so haben sie sich gegenseitig die rechte oder Steuerbordseite einzuräumen, wogegen der, welcher warpet, dem Segelnden auszuweichen hat.

§ 51.

Strandet ein Fahrzeug an einer Stelle, wo es der freien Einfahrt zum Hafen hinderlich wird, so liegt es dem Schiffer, dem Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigten ob, die nöthigen Veranstaltungen zur Wegschaffung desselben innerhalb der ihm von der Hafenkommission vorgeschriebenen den Umständen nach zu bestimmenden Frist zu beginnen und, soweit die Witterung es zulässt, ununterbrochen fortzusetzen.

Wird diesen Anordnungen keine genügende Folge geleistet, so hat die Hafenkommission die Wegschaffung des Fahrzeuges gegen Regress an die Betreffenden wegen der dem Hafenwesen dadurch entstehenden Kosten zu besorgen.

12. Hafen- und Brückenordnung für die Stadt Kiel vom 18. April 1859.

§ 5.

Jeder Schiffer hat beim Einsegeln in den Hafen die grösste Vorsicht zu beachten, und ist verpflichtet, jeden durch seine Fahrlässigkeit oder Schuld etwa verursachten Schaden zu ersetzen. Bei der Ankerung in der Föhrde hat jeder Schiffer seinen Ankerplatz ausserhalb des eigentlichen Fahrwassers zu nehmen.

Die in der Föhrde ankernden Schiffer haben, sofern sie nicht unmittelbar an der Schiffbrücke liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang eine Laterne mit weissem Licht an einer Stelle zu führen, von wo aus selbige über den ganzen Horizont gesehen werden kann. Ausgenommen von dieser Vorschrift sind die mit leicht feuerfangenden Waaren beladenen Schiffe, denen abgesonderte Ankerplätze ausserhalb des Fahrwassers angewiesen sind.

§ 6.

Die in den Hafen kommenden Schiffe, mit Ausnahme der eine regelmässige Fahrt zwischen Kiel und anderen Orten unterhaltenden Dampfschiffe sind ausserhalb

der Vertauungsbojen und Duc d'Alben vor Anker zu bringen und die Anker mit Bojen zu versehen. Bei Werfen der Anker ist darauf zu sehen, dass die Ankertaue anderer Schiffe nicht gefasst werden, und zur Ankerstelle ein solcher Platz zu wählen, dass dadurch der Verkehr nicht behindert wird.

§ 12.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Zwischen Schiff und Schiff oder Schiff und Bollwerk sind gehörige Freihölzer oder auf Verlangen des Hafenmeisters starke Reisbündel oder geflochtenes Tauwerk anzubringen. Wenn der Hafenmeister es nöthig findet, müssen ferner die Segel befestigt, die Bramraaen und Stangen heruntergenommen, die Arme des Schiffsanker innerhalb des Bord genommen, beim Anholen oder Verholen anderer Schiffe auch die Taue und Ketten gesteckt, die Anker ausgebracht, die Raaen getoppt oder gebrasst und der Klüver- oder Jagerbaum eingezogen werden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 15.

Zwischen der Schiffsbrücke und den Vertauungsbojen und Duc d'Alben darf kein Schiff unter Segel gehen. Dampfschiffe dürfen vom Schlosse an nur mit halber Kraft in den Hafen fahren und müssen sich an der äusseren Seite der Vertauungsbojen halten.

Wenn zwei Schiffe sich im Hafen begegnen, so muss das vor dem Winde segelnde dem kreuzenden Schiffe ausweichen.

§ 16.

Entlöschte Schiffe müssen, wenn sie nicht gleich wieder laden, beladenen, oder solchen Schiffen, die beladen werden sollen, Platz machen. Die nämliche Verpflichtung hat rücksichtlich solcher Schiffe statt, welche zu einer Unterbrechung in dem bereits begonnenen Löschen und Laden genöthigt worden; dieselben gehen jedoch, sobald sie zur Fortsetzung der unterbrochenen Arbeit im Stande sind, anderen noch nicht an die Brücke gelangten Schiffen vor.

§ 20.

Sollten Schiffe im Hafen auf den Strand gerathen, so ist unter Beobachtung der Zollanordnung für deren Entlöschung unverzüglich Sorge zu tragen. Falls das gestrandete Fahrzeug den Verkehr behindert und nicht innerhalb 24 Stunden von Seiten des Schiffers die nöthigen Veranstaltungen zur Beseitigung des Hindernisses getroffen werden, ist der Hafenmeister befugt, solche auf Kosten des Schiffers zu veranlassen.

§ 41.

Jede Uebertretung der im Vorstehenden enthaltenen Vorschriften wird, sofern nicht wegen Widersetzlichkeit gegen die Hafenoffizialen oder wegen konkurrirender Vergehen eine härtere Ahndung verwirkt erscheint, oder in der Hafen- und Brückenordnung ausnahmsweise etwas anderes bestimmt ist, nach Beschaffenheit des Falles und des Vermögens des Kontravenienten mit einer der Brückenkasse zufallenden Brüche bis zu 50 Rthlr. R.-M. und im Wiederholungsfalle den Umständen nach härter bestraft.

Daneben ist jeder durch Nichtbeobachtung vorstehender Vorschriften oder durch sonstige Fahrlässigkeit dem Bollwerk, den Vertauungspfählen, Vertauungsringen, Sturmpfählen oder sonstigen Einrichtungen zugefügte Schaden von den Betheiligten zu ersetzen.

Bestimmungen über die Aufsicht in dem Fahrwasser des äusseren Theiles des Kieler Hafens vom 17. Juni 1874.

§ 1.

In demjenigen Theile des Kieler Hafens, welcher ausserhalb einer von dem innersten Duc d'Alben bei dem Kasernenschiff Barbarossa nach der innersten Vertäuungsboje der Marine (No. 6) und von dort nach dem südwestlichen Punkte des fiskalischen Terrains bei Wilhelminenhöhe führenden gebrochenen Linie liegt, steht ausschliesslich der Kaiserlichen Marine das Recht zu, Bestimmungen über Passiren, Ankern, Löschen und Laden sowie allgemeines seepolizeiliches Verhalten der Fahrzeuge im Fahrwasser zu treffen. Alle Handelsfahrzeuge haben sich demnach innerhalb dieses Reviers den bezüglichen Anordnungen der Marine zu fügen.

§ 2.

Die Marine ist befugt, bei ihren Anordnungen die jederzeit freie Benutzung des gedachten Fahrwassers durch die Kriegsmarine in erster Linie ins Auge zu fassen. Auf die Interessen des Seehandels wird jedoch alle mit den militärisch-maritimen Interessen zu vereinbarende Rücksicht genommen werden.

Für das Passiren der Handelsfahrzeuge wird die Wasserstrasse östlich von den von der Kaiserlichen Werft in Düsternbrook bis zur Barbarossa liegenden Vertäuungsbojen offen gelassen.

Bekanntmachung vom 23. April 1875.

Auf Anfordern der Kaiserlichen Marinestation der Ostsee wird hinsichtlich der Benutzung des hiesigen Hafens in der Strecke von dem Düsternbrooker Feuerthurm bis zur Barbarossabrücke Folgendes bekannt gemacht:

Das Fahrwasser in der vorbezeichneten Strecke wird westlich durch die Vertäuungsbojen der Marine, östlich durch die beiden städtischen Seezeichen (Besen) auf der Swentinebank und dem Ellerbecker Haken begrenzt.

Die Handelsfahrzeuge haben bei dem Ein- und Auspassiren dies Fahrwasser inne zu halten. Eine Ueberschreitung der Grenzen desselben ist den genannten Schiffen nur, wenn sie durch Gegenwind zum Kreuzen genöthigt werden, oder um ihren am Ufer belegenen Bestimmungsort zu erreichen, und ausserdem den kleinen den Hafen befahrenden Passagierdampfern gestattet.

In dem Fahrwasser dürfen die Handelsfahrzeuge nicht ankern. Sind sie genöthigt, in dem vorbezeichneten Theile des Hafens vor Anker zu gehen, so haben sie östlich von den beiden städtischen Seezeichen (auf der Swentinebank und dem Ellerbeker Haken) die Anker zu werfen und die weiteren Anordnungen der Hafenpolizei der Marine zu erwarten.

Uebertretungen dieser Vorschriften werden nach den Bestimmungen der Hafen- und Brückenordnung für die Stadt Kiel vom 18. April 1859 bestraft.

Polizei-Verordnung, betreffend die Verpflichtung von Booten und Passagierdampfschiffen, auf der Kieler Föhrde Kriegsschiffen gegenüber auszuweichen, vom 1. Juni 1882.

Auf Grund der §§ 5 und 6 der Verordnung vom 20. September 1867, betreffend die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landestheilen, des Artikels 25 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 wird hierdurch im Einverständniss mit den städtischen Kollegien und mit Genehmigung der Königlichen Regierung vom 25. Mai 1882 Folgendes angeordnet:

§ 1.

Auf der Kieler Föhrde bis zur Linie Bülck-Stein sind sämmtliche in Bewegung befindliche Boote — segelnd oder rudernd — verpflichtet, einem in Bewegung befindlichen Geschwader und einzeln fahrenden Panzerschiffen auszuweichen.

Die kleinen Passagierdampfer, welche den Verkehr zwischen den an der Föhrde gelegenen Ortschaften vermitteln, und ähnliche nur auf der Föhrde fahrende Dampfer sind **bei Tage** in derselben Weise auszuweichen verpflichtet.

§ 2.

Das Ausweichen hat in der Weise zu geschehen, dass die Boote und Hafendampfer, deren Kurs denjenigen der im § 1 bezeichneten Kriegsschiffe kreuzt, stets hinter denselben zu passiren haben, wenn sie nicht in der Lage sind, wenigstens 300 Meter ($1^1/_2$ Kabellängen) vor deren Buge vorüber zu kommen.

Als Regel gilt, dass die Formation eines Geschwaders nicht durchbrochen werden darf. Ausnahmen von dieser Regel sind nur im Nothfalle unter Verantwortlichkeit der Führer des Boots resp. Hafendampfers gestattet, und muss alsdann das Durchbrechen der Linie dicht hinter dem Heck eines der Kriegsschiffe geschehen, damit das nachfolgende Kriegsschiff hinreichend Zeit und Platz zum Ausweichen behält.

Entgegenkommende Boote und Hafendampfer haben den im § 1 bezeichneten Kriegsschiffen gegenüber auf der Kieler Föhrde nicht das Strassenrecht wie auf See. Dieselben haben stets nach derjenigen Seite, auf welcher die Kurslinie des Kriegsschiffes nicht gekreuzt wird, nach dem Ufer hin auszuweichen.

§ 3.

Nachts finden die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 allen den Fahrzeugen gegenüber, welche Lichter nach Artikel 3 bis 9 führen, in ihrem ganzen Umfange Anwendung.

§ 4.

Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden, soweit nicht anderweitige Strafbestimmuungen Anwendung finden, mit einer Geldstrafe von 30 Mark bestraft, welche im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft abzubüssen ist.

13. Brücken- und Hafenordnung für die Stadt Eckernförde vom 27. Februar 1841.

§ 20 bis 21

(wie Heiligenhafen § 20 bis 21).

§ 33
(wie Heiligenhafen § 34).

§ 34.
Ein jeder Schiffer hat darauf zu achten, dass er beim Werfen seines Ankers das Ankertau eines anderen Schiffes, das mit einer Boje versehen ist, nicht fasst; auch darf überhaupt keiner sich mit seinem Fahrzeuge in der Einfahrt des Hafens so vor Anker legen, dass das Fahrwasser dadurch beengt oder gesperrt wird.

§ 36
(wie Heiligenhafen § 37).
Da indess bei der Lokalität des Eckernförder Hafens unter Umständen und besonders beim Ballasteinnehmen an der Borbyer Seite des Hafens die Schiffe nicht anders als mittelst straffer Taue an nahen Pfählen oder an der Schiffsbrücke befestigt werden können, so ist für solche Fälle die besondere Anweisung des Hafenvorstehers wegen des Antauens der Schiffe einzuholen.

§ 37
(wie Heiligenhafen § 38).

§ 38.
Wenn Schiffe einander auf der Fahrt zwischen der Rhede und der Schiffsbrücke begegnen, so muss das Schiff vor dem Winde dem kreuzenden Schiffe ausweichen. Ein Wurfanker muss während dieser Fahrt auf dem Schiffe in Bereitschaft gehalten werden.

§ 50
(wie Heiligenhafen § 51).

14. Hafen- und Brückenordnung für die Stadt Flensburg vom 24. Mai 1861.

§ 20.
Jeder Schiffer hat beim Einsegeln in den Hafen die grösste Vorsicht zu beobachten und ist verpflichtet, jeden durch seine Fahrlässigkeit oder Schuld etwa verursachten Schaden zu ersetzen.

§ 21
(wie Heiligenhafen § 21).

§ 31
(wie Heiligenhafen § 34).

§ 32
(wie Eckernförde § 34 mit Zusatz der Worte: „oder in der Rinne“ [nach „Einfahrt des Hafens]).

§ 34
(wie Heiligenhafen § 37 bis „lösen lassen“).
Auch müssen die Taue derjenigen Schiffe, welche innerhalb des Hafens, jedoch nicht unmittelbar an der Schiffsbrücke liegen, in der Regel so befestigt sein, dass sie zu Grunde sinken und so der freien Fahrt anderer Schiffe unschädlich werden.

§ 35
(wie Heiligenhafen § 38).

§ 36.

Wenn Schiffe einander auf der Fahrt von der Rhede nach der Schiffsbrücke begegnen, so muss das Schiff vor dem Winde dem kreuzenden Schiffe ausweichen. Ein Wurfanker muss während dieser Fahrt auf dem Schiffe stets in Bereitschaft gehalten werden. Jeder Schiffer, der mit seinem Fahrzeuge gegen ein anderes Fahrzeug anläuft oder dasselbe ansegelt, ist für alle Folgen, die daraus entstehen möchten, verantwortlich.

§ 47
(wie Heiligenhafen § 51).

15. Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr im Hafen zu Apenrade vom 17. Juni 1872.

§ 5.

Jedes Schiff muss an den dazu bestimmten Pfählen und Ringen mittelst Ketten und Taue resp. durch Anker gehörig befestigt sein; auch darf durch Anker das Aus- und Einsegeln in den Hafen nicht gefährdet werden, und sind die Taue, welche anderen ein- oder ausgehenden Schiffen die Passage sperren, auf Erfordern sofort zu lösen und, soweit erforderlich, ins Wasser hinabzulassen.

§ 10.

Uebertretung: 30 Mark Geldbusse.

16. Hafen- und Brückenordnung für den Husumer Hafen vom 16. September 1859.

§ 2.

Jeder Schiffer hat beim Einsegeln in den Hafen oder wenn er denselben verlässt, die grösste Vorsicht zu beobachten, und ist verpflichtet, allen durch seine Fahrlässigkeit oder Schuld etwa verursachten Schaden zu erstatten.

17. Reglement für den Tönninger Hafen von 1873.

§ 3.

Jedes Schiff muss, wenn es in den Hafen kommt, auf Verlangen des Hafenmeisters Anker und Klüverbaum einnehmen und seine Raaen toppen.

§ 18.

Uebertretungen: bis 30 Mark Geldstrafe oder bis 14 Tage Gefängnissstrafe.

18. Reglement für den Hafen zu Rendsburg von 1873.

§ 3
(wie Tönning).

§ 4.

Schiffe, die von der Untereider in den Rendsburger Hafen einlaufen, müssen zeitig Segel bergen, so dass sie circa 200 Schritt vor der Schleuse stoppen können. Es sind zu diesem Zweck auf beiden Seiten des Einlaufs Duc d'Alben gesetzt.

§ 5.

Im Hafen darf kein Schiff längere Zeit treibend gehalten, sondern muss an den vorhandenen Vertaupfählen ordentlich festgemacht werden. Auch dürfen Trossen oder Ketten nicht so befestigt werden, dass dadurch die Passage gehemmt wird.

§ 7.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Auch ist es dem Schiffer nicht erlaubt, an der vor dem Hafen ausgelegten Warptonne zu vertäuen.

§ 22

(wie Tönning § 18).

19. Reglement für die Eider-Lootsen-Brüderschaft zu Tönning vom 31. März 1802.

§ 13.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Auf dem Schiffe hat der Lootse überall kein Kommando. — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Seine Pflicht aber erfordert es, dem Schiffsführer zu sagen, was in einem jeden Falle geschehen muss; und ist er, wenn er hierin etwas versieht, verantwortlich und zum Schadenersatze pflichtig, soweit sein Vermögen hinreicht.

Zusatzbestimmungen vom 28. Januar 1870.

ad § 6.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Der für Raaschiffe früher angeordnet gewesene Lootsenzwang auf dem Kanal ist aufgehoben.

Reglement für die Lootsenstation Bülk-Laboe vom 19. Juni 1876.

§ 11.

Auf dem Schiffe hat der Lootse nur dann das Kommando, wenn es ihm vom Schiffsführer ausdrücklich übertragen ist. — — — — — — — — —

Seine Pflicht aber erfordert stets, dem Schiffsführer zeitig anzuzeigen, was in einem jeden einzelnen Falle geschehen muss.

In dieser Beziehung ist er für jedes Versehen verantwortlich und zum Schadenersatze verpflichtet.

Schifffahrts-Reglement für die Eider und den schleswig-holsteinischen Kanal.

A. Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

— — — Dampfschiffe sind stets lootsenpflichtig. — — — — —

§ 6.

Wenn der Kapitän eines Dampf- oder Segelschiffes auf der Eider während der Nachtzeit zu fahren verlangt, so ist der Lootse verpflichtet, diesem Verlangen nachzukommen; die Verantwortlichkeit geht jedoch dann auf den Schiffer selbst über.

B. Fahrt auf der Eider von der Nordsee bis Rendsburg.

§ 11.

Alle Segelschiffe, welche eine Tragfähigkeit von 46 Tonnen à 1000 Kilogramm oder 96,5 Kubikmeter Raumgehalt haben, sind verpflichtet, einen Lootsen anzunehmen für die Strecke der Ausseneider von der See bis Tönning, es sei denn:

1. dass für ausgehende Schiffe in Tönning oder
2. für eingehende Schiffe auf der Galiote

kein Lootse vorhanden ist, in welchem Falle die Galiote eine weisse Flagge führt. Die hiernach lootspflichtigen Schiffe haben, wenn sie keine Lootsen annehmen wollen, die Hälfte des taxmässigen Lootsgeldes zu entrichten.

§ 12.

Auf der Tönninger Rhede haben die Schiffe so zu ankern, dass der Einlauf zum Hafen frei bleibt. Gleichfalls ist das Ankern den dortigen Dampfschiffsbrücken gegenüber nicht erlaubt und sind die Grenzen dieses Theiles der Rhede am nördlichen Eiderufer durch weisse Landmarkpfähle mit schwarzen Ballons bezeichnet.

§ 13.

Für das Ausweichen und die Führung der Laternen gilt auf der Obereider, dem Kanal und der Eider die Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880.

§ 14.

Es ist nicht gestattet, mitten im Fahrwaser, in einer Bucht, oder oberhalb Friedrichstadt neben einem anderen Fahrzeuge in der Breite des Fahrwassers zu ankern.

Die ankernden Schiffe sollen, um das Fahrwasser thunlichst frei zu halten, sich nicht auf das Auswerfen des Ankers beschränken, sondern nöthigenfalls auch noch durch das Ausbringen einer Trosse sich bestmöglichst am Lande befestigen.

Der Schiffsführer, dessen Fahrzeug das Fahrwasser sperrt, hat für alle dadurch verschuldeten Havarien aufzukommen, wenn er nicht den Beweis erbringen kann, dass die Sperrung ohne sein Verschulden erfolgt ist und alle Mittel, dieselbe aufzuheben, vergeblich angewandt sind.

Zur Sicherstellung des Schadensersatzes kann die Civilverwaltung das Schiff nöthigenfalls mit Beschlag belegen.

C. Fahrt auf der Obereider und dem Kanale.

§ 17.

Für Segelschiffe, die das normale Kanalmaass von 2,68 Meter Tiefgang, 28,7 Meter Länge oder 7,45 Meter Breite überschreiten, herrscht auch auf der Obereider und Kanal Lootsenzwang.

§ 18.

Für die Strecke der Obereider von Rendsburg bis Voorde gilt betreffs des Ausweichens der Schiffe und Führung von Laternen die Verordnung vom 7. Januar 1880.

§ 19.

Auf der Obereider müssen die ankernden Schiffe so weit vom Ziehdamm entfernt bleiben, dass das Pferden tiefer gehender Schiffe in keiner Weise behindert wird.

Es gilt auch hier, wie auf der Untereider, dass das Fahrwasser so wenig wie möglich gesperrt werden darf.

§ 21.

Die Fortbewegung im Kanal geschieht

a) durch Dampfkraft,

b) durch Pferdebeförderung,

c) durch Segelkraft,

d) durch Ziehen von Menschen.

Dampfschiffe dürfen nur mit gemässigter Fahrt gehen. Der Lootse hat dieses stets anzuordnen und im Fall seiner Anordnung nicht nachgekommen wird, bei eigener Verantwortlichkeit dieses anzuzeigen.

§ 22.

Alle durch Pferde beförderten Schiffe halten das schleswigsche oder nördliche Ufer, und müssen alle anderen Schiffe denselben stets so ausweichen, dass sie nach dem holsteinischen oder südlichen Ufer ausbiegen.

§ 23.

Begegnen sich zwei durch Pferde befördert werdende Schiffe, so gilt die Regel, dass beide ihr Steuer Backbord legen, die gegen Osten gehenden Schiffe also immer die Leine senken müssen.

§ 24.

Für sich begegnende Segel- oder Dampfschiffe gilt die allgemeine Regel, das Steuer Backbord zu legen. Flachgehende Schiffe sollen, wenn sie grossen voraussichtlich tief gehenden Schiffen begegnen, sich möglichst dicht am Ufer halten, um den grösseren Fahrzeugen zu ermöglichen, in der Mitte des Fahrwassers zu bleiben.

§ 25.

Schiffe, die von eigener oder fremder Mannschaft gezogen werden, sollen den südlichen Ziehdamm benutzen.

Wenn in einzelnen Fällen die Richtung des Windes dieses nicht zulässt, so haben sie am nördlichen Ufer vor allen pferdenden Schiffen, einerlei nach welcher Richtung selbige gehen, die Leine zu senken.

§ 26.

Wenn zwei Schiffe im Kanal nach derselben Richtung gehen, es seien nun Segel-, Dampfschiffe oder von Pferden resp. Menschen gezogene Fahrzeuge, so soll das vordere Schiff auf desfällige Aufforderung das dasselbe einholende schneller gehende Schiff an einer dazu passenden Stelle vorbeipassiren lassen.

§ 27.

Alle Schiffe, die im Kanal aus irgend welcher Ursache stoppen, müssen am südlichen Ufer anlegen und dort hinten und vorne ordentlich festmachen.

Eine Ausnahme hiervon machen solche Schiffe, die vor den Schleusen oder Brücken stoppen, um durchzulegen. — — — — — — — — — —
— —

§ 36.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 30 Mark oder Gefängnissstrafe bis zu 14 Tagen.

20. Polizei-Verordnung, betreffend die Benutzung des Hafens zu Itzehoe, vom 1. März 1881.

§ 5.

Das Benutzen der Segel beim Ein- und Ausholen in den Hafen ist verboten.

§ 17.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 9 Mark event. entsprechende Haft.

21. Regulativ für den Glückstädter Hafen vom 16. Juli 1860.

§ 1.

Jeder Schiffer hat beim Einsegeln in den Hafen die grösste Vorsicht zu beobachten und jeden durch seine Fahrlässigkeit oder Schuld verursachten Schaden zu ersetzen. Jedes Schiff muss insbesondere, ehe es in den Hafen kommt, die Segel fallen lassen und, sobald es im Hafen angelegt hat, Anker und Klüverbaum einnehmen, und seine Raaen kippen. Ist ein Lootse an Bord, so haftet dieser statt des Schiffers. Kein Fahrzeug darf sich, ausgenommen in Nothfällen, quer in den Hafen oder so legen, dass die freie Ein- und Ausfahrt behindert werde. Auch dürfen die Taue nicht an beiden Seiten des Hafens befestigt und die Anker und Draken nicht in die Mitte des Hafens oder stonst an Stellen hingeworfen werden, wo sie die Passage hindern oder gefährden.

§ 2.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ein jeder Schiffer ist überhaupt verpflichtet, die Lage seines Fahrzeuges zu verändern, auch den eingenommenen Platz zu räumen oder die Taue, an welchen die Fahrzeuge befestigt sind, zu senken oder zu lösen, um anderen Schiffen Platz zu machen, sobald der Hafenmeister es für nöthig erachtet.

§ 4.

Die im Hafen ankernden Schiffe müssen, sofern sie nicht unmittelbar an den Vorsetzen liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von 8 Zoll Durchmesser an der Stelle des Fahrzeuges zeigen, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 20 Fuss über dem Verdeck. Die Laterne muss so eingerichtet sein, dass sie ein klares ungebrochenes Licht ringsumher in einem Abstand von wenigstens $^1/_4$ Meile zeigen kann.

§ 20.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 300 Mark.

22. Hafenordnung der Stadt Altona vom 30. März 1852.

§ 1.

Kein Schiffer darf vor vollen Segeln und ehe nicht der Klüverbaum und die blinden Raae eingenommen sind, in den Hafen einlaufen. Er muss ein Anker zum Auswerfen auf dem Verdeck in Bereitschaft halten, um dasselbe erforderlichen Falls sogleich fallen lassen zu können, wenn er in den Hafen einlaufen oder an die Schlengel anlegen will. Beim Anholen an die Hafenwerke muss der Schiffer die im Fahr-

wasser etwa ausstehenden Anker mitnehmen und darf solche nicht ohne Genehmigung des Hafenvogts wieder auswerfen.

§ 12.

Das Belegen der Schlengel mit Böten oder sonstigen die Passage daselbst hemmenden Gegenständen ist nicht gestattet.

§ 23.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 450 Mark event. Gefängnissstrafe.

23. Hafenordnung für den Hafen zu Harburg vom 15. April 1849.

§ 1.

Das Ankern auf der freien Elbe vor dem Hafen zu Harburg ist jedem ankommenden Schiffsführer ohne besondere Anfrage gestattet. Doch darf Niemand sein Fahrzeug dergestalt festlegen, dass die Fahrt der Fährdampfschiffe oder das Einlaufen in die Aussenkanäle der beiden Schifffahrtsschleusen dadurch gehindert wird.

§ 2.

Den Führern aller Arten von Fahrzeugen ist es streng untersagt, vor vollen Segeln in den Aussenkanal der grossen Hafenschleuse einzulaufen. Vielmehr muss von allen ankommenden Fahrzeugen, die mit Schiebstangen nicht sicher regiert werden können, auf der Elbe erst ein Anker ausgeworfen und ein Tau zum Anholen auf eins der Kanalufer gebracht werden, um das Schiff mit diesem bis vor die Schleuse zu bugsiren.

§ 18.

Auf der Fahrt in den Aussenkanälen und den inneren Schifffahrtswegen zwischen den beiden Schleusen und dem Bahnhofe sollen die sich begegnenden Schiffe einander rechts ausweichen.

§ 19.

Die fahrenden Schiffe sollen den ladenden und löschenden unter allen Umständen ausweichen.

§ 20.

Wenn zwei einander entgegenfahrende Schiffe zum gleichzeitigen Vorüberfahren neben einem ladenden oder löschenden Fahrzeuge nicht den nöthigen Raum finden, so soll das leere Schiff anlegen und dem beladenen Platz machen. Wenn beide leer oder beide beladen sind, so gebührt dem der Vorrang, welches neben dem festliegenden zuerst eintrifft. Beim gleichzeitigen Eintreffen beider Fahrzeuge soll das abfahrende den Vorrang haben.

§ 21.

Den kommenden und abfahrenden Dampfschiffen, welchen die regelmässige Benutzung des Hafens und der Schleusenkanäle gestattet wird, soll den Segelfahrzeugen gegenüber zu allen Zeiten der Vorrang gebühren.

Den Dampfschiffen ist das Befahren des Hafens und der Aussenkanäle nur mit halber Maschinenkraft gestattet. Letzere muss beim Einfahren in die Schleuse noch besonders, soweit es zur Vermeidung jeder Beschädigung derselben erforderlich ist, gemässigt werden. Im Uebrigen sollen sie bei ihrem Ankommen und Abgehen denselben Regeln wie die Segelschiffe unterworfen sein. Bei starker Dunkelheit ist

den Dampfschiffen das Befahren des Hafens und der Aussenkanäle mit Maschinenkraft untersagt.

Strafansätze.

a) Wer den Vorschriften über das Ankern auf der Elbe, für das Einfahren durch die Schleusen, das Ausweichen, Laden und Löschen entgegenhandelt, entrichtet zum ersten Male 3 Mark Strafe, im Wiederholungsfalle 9 Mark und bleibt ausserdem für jeden verursachten Schaden verantwortlich.

Reglement, betreffend die Hafenlootsen zu Harburg, vom 11. September 1862.

§ 12.

Die Führung eines Schiffes durch einen Lootsen findet nur auf Verlangen des betreffenden Kapitains statt.

24. Schifffahrts-Ordnung für den Schifffahrtsbetrieb auf der Este zwischen Buxtehude und Cranz, vom 11. April 1854.

A. Allgemeine Bestimmungen für die Schifffahrt überhaupt.

1.

Das Fahrwasser in der bezeichneten Este-Flussstrecke muss stets für die Passage der grössten, dieselbe befahrenden Schiffe frei bleiben, weshalb in diesem Fahrwasser überall keine Schiffe oder Holzflösse ankern oder sich festlegen dürfen.

2.

Wenn ein Schiff oder Holzfloss ankern oder anlegen will, so muss der Führer dasselbe dem Ufer möglichst nahe, jedenfalls aber soweit aus dem Fahrwasser herauslegen, dass dieses mindestens auf 32 Fuss Breite frei bleibt. An so engen Flussstellen, wo das Fahrwasser in dieser geringsten Breite auch beim Festlegen der Fahrzeuge in möglichster Nähe der Ufer nicht für die Passage frei bleiben kann, ist das Ankern und Anlegen von Fahrzeugen und Holzflössen überhaupt verboten, namentlich also vor den vor den Ufern vorspringenden Einbauen in den Fluss, und da, wo dieser durch lagernde Schiffe schon bis auf 32 Fuss freie Fahrwasserbreite eingeschränkt ist.

3.

Die löschenden oder ladenden Schiffe, sowie unbeladene Fahrzeuge jeder Art sollen stets der Länge nach vor dem Ufer liegen und sicher befestigt sein. Das Anlegen derselben dergestalt, dass sie der Länge nach vom Ufer in den Fluss hineinragen, ist verboten.

5.

Jedes grössere in Fahrt begriffene Schiff, welches wegen seines Tiefganges nicht unmittelbar an die Ufer gelangen kann, so wie jedes Holzfloss muss ein Boot bei sich führen, mittelst welches jederzeit von jenen an die Ufer zu gelangen steht.

6.

Der Führer jedes Schiffes dieser Art, wie jedes Holzflosses, hat dasselbe bei der Fahrt stets im Fahrwasser und **von beiden Ufern möglichst gleich fern** zu halten. Die Ufer, so wie die Ufer- und Stromwerke müssen jedenfalls von den

Fahrzeugen sorgfältig gemieden, und dürfen durch Anfahren oder Ansegeln nicht beschädigt werden.

Gleiche Vorsicht ist bei der Passage der Estebrügger Brücke zu beobachten, bei welcher ausserdem die unter No. 8 für das Vorbeifahren an engen Flussstellen überhaupt ertheilten Vorschriften Anwendung finden.

7.

Beim Vorbeifahren müssen alle kleineren Fahrzeuge, welche das Fahrwasser verlassen und sich den Ufern nähern können, den grösseren an Innehaltung des Fahrwassers gebundenen Schiffen und den Holzflössen stets ausweichen.

Uebrigens bleiben die Schiffsführer auf der Este zur Befolgung der allgemeinen Schifffahrtsregel verpflichtet, dass beim Vorbeifahren zweier Schiffe, welche die nämliche Richtung verfolgen, von denen also eines das andere einholt, das langsamer fahrende links, das schneller fahrende rechts und zwar jedes derselben hier so weit ausweichen muss, als es sich nach seinem Tiefgange beziehungsweise dem links und rechts liegenden Ufer nähern kann, dass aber bei der Begegnung zweier in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffe jedes derselben in eben dem Maasse rechts ausweichen muss.

8.

Das Vorbeifahren an besonders engen Stellen des Estefahrwassers soll jeder Schiffsführer dadurch sorgfältig zu vermeiden suchen, dass er beim Verfolgen eines andern langsamer fahrenden Schiffes dasselbe zuvörderst an eine zum Vorbeifahren geeignete Stelle gelangen lässt, zu diesem Zwecke also den schnellen Lauf seines Schiffes mässigt, bei vorauszusehender Begegnung zweier Schiffe aber der Führer des stromaufwärts fahrenden dasselbe vorher an einer zum Vorbeifahren geeigneten Stelle anhält und hier die Passage des stromabwärts fahrenden Schiffes abwartet.

Ist aber auf diese Weise die Begegnung zweier Schiffe an einer zu engen Stelle des Fahrwassers, weil sie sich nicht frühzeitig genug hat vorhersehen lassen, nicht zu verhüten gewesen, so müssen beide Schiffe sofort angehalten werden, und das stromaufwärts fahrende muss sodann bis zu einer Stelle zurückgehen, wo das stromabwärts fahrende mit der von dem Führer desselben anzuwendenden äussersten Vorsicht vorbeipassiren kann.

9.

Um indessen dies und überhaupt einen Zusammenstoss der Schiffe möglichst zu verhindern, soll jedes bei Nachtzeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, so wie auch **bei dichtem Nebel während der Tageszeit** auf der Este fahrende grössere Schiff, welches aus dem Fahrwasser nicht weichen kann, am Vordermaste mit einer hellbrennenden Laterne versehen sein, die in Ermangelung dieses Mastes dergestalt auf dem Vordertheile des Schiffes aufgehängt werden muss, dass sie über die Ufer hinweg sichtbar ist.

B. Besondere Bestimmungen für die Dampfschifffahrt.

13.

Bei der Fahrt auf der Este in ganzer Ausdehnung darf das Dampfschiff überhaupt nie die volle Kraft seiner Maschine anwenden; selbige muss vielmehr je nach der Beschaffenheit des Fahrwassers in Breite, Tiefe und Richtung bis zum vierten

Theile ihrer Stärke gehemmt werden, und letztere Triebkraftbeschränkung stets bei der Vorüberfahrt vor allen beladenen Fahrzeugen eintreten, wenn das Dampfschiff stromaufwärts fährt, während auf der Fahrt desselben stromabwärts bei solcher Vorüberfahrt die Maschine zeitig ganz zum Stillstande zu bringen ist.

14.

Im Uebrigen hat der Führer des Dampfschiffes die für den Schifffahrtsbetrieb auf der Este überhaupt, vorhin sub 1 bis 7 ertheilten Vorschriften gleichfalls genau, und die unter 8 erlassene mit der Abänderung zu befolgen, dass, bei voraussichtlicher Begegnung mit einem anderen Schiffe, das Dampfschiff stets an einer zum Vorbeifahren des ersteren geeigneten Stelle anlegen oder nach einer solchen zurückkehren muss, wenn es bei der Begegnung schon an eine zu enge Stelle gerathen sein sollte.

15.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften werden mit Geldbussen bis zu 50 Thlr. belegt, vorbehältlich der Verpflichtung zum Ersatze des etwa verursachten Schadens und der kriminellen Bestrafung etwaiger schwererer Vergehen.

25. Hafenordnung für die Stadt Stade vom 14. April 1882.

§ 4.

Kein Schiff oder Fahrzeug darf mit vollen oder losen Segeln in den Hafen kommen, Dampfschiffe nur mit halber Kraft.

§ 10.

In Bewegung begriffene Schiffe müssen den ladenden, den löschenden oder sonst stillliegenden Schiffen ausweichen.

Hat jedoch ein in Bewegung begriffenes Fahrzeug nicht den nöthigen Raum zum Ausweichen, so sind auch die stillliegenden Fahrzeuge zum Ausweichen und zum Einziehen des im Wege befindlichen Takel- und Tauwerks verpflichtet. Auch müssen beim Begegnen oder Vorbeipassiren von Schiffen deren Mannschaften sich gegenseitig in jeder thunlichen Weise behülflich sein.

§ 13.

Ein Schiff, das im Hafenbezirke versunken ist, muss sammt seiner Ladung vom Führer auf eigene Kosten unverweilt wieder herausgeschafft werden. Von dem Versinken eines Schiffes ist seitens des Führers dem Hafenmeister sofort Anzeige zu machen, damit erforderlichenfalls ein Warnungszeichen vorgerichtet werden kann.

§ 25.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 9 Mark oder verhältnissmässige Haft.

26. Bekanntmachung, betreffend das Lootsenwesen auf der Ems vom 24. April 1865.

§ 5.

Für die dem Lootszwange unterliegenden Schiffe besteht nach dem Gesetze vom 10. Juni 1860 zwar nicht die Verpflichtung, einen Lootsen anzunehmen. Es

ist von denselben jedoch auch dann, wenn sie sich der Lootshülfe nicht bedienen, die Hälfte der tarifmässigen Lootsgeldbeträge zu entrichten.

Polizeireglement für die Schifffahrt auf der Unter-Ems vom 9. September 1847.

§ 21.

Sobald und so lange ein Lootse die Führung des Fahrzeugs übernommen hat, geht alle Befugniss, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Bezug auf die Leitung des Schiffs vom Schiffsführer auf denselben über, und die Mannschaft ist in dieser Hinsicht zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden. Nur dann, wenn ein Lootse solche Handlungen, die an sich zwar nicht verboten, aber doch bedenklicher Art sind, wie z. B. das Fahren bei finsterer Nacht oder dichtem Nebel, auf eigene Gefahr nicht übernehmen will, soll der Schiffsführer, welcher gleichwohl auf seinem Vorhaben bestände, für alle hieraus entstehenden polizeilich strafbaren Folgen allein verantwortlich sein.

27. Hafenordnung für den Hafen am Bahnhofe zu Emden vom 1. Februar 1865.

§ 7.

Beim Passiren der Schleuse müssen auf jedem Schiffe sogenannte Wielen von geflochtenem Tauwerke oder Korkfender vorhanden sein und zur Verhütung heftigen Anstossens sorgsam benutzt werden. Die Segel müssen eingezogen sein, der Anker muss vor dem Bug hängen oder soweit innerhalb des Schiffsbordes liegen, dass die Hände nicht über die Seiten hinausragen.

Von jedem ein- oder auslaufenden Seeschiffe ist behufs des Anbringens und der Befestigung der Taue am Lande entweder ein Boot mit der nöthigen Bemannung zu stellen oder die von dem Hafenaufseher angeordnete Bootshülfe zu benutzen. —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Dampfschiffe dürfen beim Passiren der Schleuse die Dampfkraft gar nicht und im Bassin nur zur Hälfte benutzen.

§ 9.

Sich begegnende Schiffe müssen einander nach rechts, in Bewegung begriffene Fahrzeuge den ladenden, löschenden oder sonst stillliegenden Schiffen ausweichen. Hat jedoch ein in Bewegung befindliches Schiff nicht den nöthigen Raum zum Ausweichen, so sind auch die stillliegenden Fahrzeuge (wie Stade § 10).

§ 14.

Wenn ein Schiff versinkt, so muss der Eigenthümer dasselbe sammt der Ladung unverweilt wieder herausschaffen, widrigenfalls solches auf Kosten des Eigenthümers angeordnet werden kann. Wer das Versinken absichtlich oder durch Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, ist straffällig.

§ 19.

Für Beschädigungen der Schiffe und Güter im Hafenbezirke, mögen solche durch andere Schiffe oder durch die bei den Schiffen oder beim Löschen oder Laden beschäftigten Personen oder durch sonstige Umstände verursacht sein, ist die Hafenverwaltung nicht verhaftet.

§ 23.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 75 Mark, bei Rückfällen 150 Mark.

28. Polizeiverordnung für die Hafenanlagen zu Leer vom 11. Mai 1880.

§ 4.

Das Ankern in der Leda ist jedem ankommenden Schiffsführer ohne besondere Anfrage gestattet, sofern das Fahrwasser dadurch nicht unnöthig und auf längere Zeit beengt wird.

Das Ankern wie das Treiben mehrerer Schiffe neben einander ist jedoch verboten, und nur den Pünten und Torfmutten gestattet, zu höchstens je zweien in der Breite neben einander zu liegen.

§ 6

(wie Emden § 7).

§ 8.

In Bewegung begriffene Schiffe müssen den ladenden, den löschenden oder sonst stillliegenden Schiffen ausweichen.

Hat jedoch ein in Bewegung begriffenes Fahrzeug nicht den nöthigen (wie Stade § 10).

Dampfschiffe dürfen auch auf der Leda, soweit sie zum Hafenbezirke gehört, höchstens mit halber Dampfkraft fahren und dürfen auch diese nicht anwenden, wenn die Fahrt damit eine hinlänglich langsame noch nicht sein würde.

§ 12.

Ein Schiff, das im Hafenbezirke versunken ist, muss sammt seiner Ladung vom Führer auf eigene Kosten unverweilt wieder herausgeschafft werden.

Wer das Versinken absichtlich oder durch Fahrlässigkeit herbeiführt, wird bestraft. Von dem Versinken eines Schiffes ist seitens des Führers dem Hafenmeister sofort Anzeige zu machen, damit erforderlichenfalls eine Warnungsboje ausgelegt werden kann.

§ 21.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 30 Mark, im Unvermögensfalle verhältnissmässige Haft.

29. Gesetz, betreffend die Reichs-Kriegshäfen und die Feststellung eines Nachtrages zum Reichshaushalts-Etat für das Etatsjahr 1883/84 vom 19. Juni 1883 in Kraft seit dem 13. Juli 1883. (Reichsgesetzblatt 1883, Seite 105 ff.)

§ 1.

Die Reichs-Kriegshäfen werden seewärts im Sinne dieses Gesetzes begrenzt:

1. Bei Kiel durch eine gebrochene Linie, welche auf 10° 20′ Ostlänge von Greenwich von der Küste ab nach Norden bis 54° 28′ Nordbreite gezogen ist und demnächst dieser Breite nach Westen bis zur Küste nördlich von Alt-Bülk folgt;
2. bei Wilhelmshaven durch eine Linie zwischen der Minsener Kirche, dem Wangerooger Leuchtthurm, dem Weser-Leuchtthurm und der Langwardener Kirche.

Innerhalb dieser Grenzen wird die Fläche des Kieler Hafens durch eine die Nullpunkte der Hafenpegel zu Ellerbeck und Friedrichsort schneidende Horizontalebene, die Fläche des Jadehafens durch den gewöhnlichen Hochwasserstand von 3,76 Meter über dem Nullpunkt des Dauensfelder Pegels an der Südmole bestimmt.

§ 2.

Der zuständige Marinestationschef ist befugt, in den durch §. 1 bestimmten Reichs-Kriegshafengebieten, jedoch mit Ausschluss der oldenburgischen Häfen, soweit die Sicherheit des Kriegshafens, seiner Werke und Anlagen dies erfordert, — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

2. — — — über das Ein- und Auslaufen, Ankern, Laden, Löschen und über das Verhalten der Schiffe und Fahrzeuge und ihrer Bemannung in seepolizeilicher Beziehung Verordnungen zu erlassen.

Die letzteren sind in den zu den amtlichen Publikationen der höheren Zivil-Verwaltungsbehörden des betreffenden Hafenbezirks bestimmten Blättern öffentlich bekannt zu machen.

Die verbindliche Kraft einer solchen Verordnung beginnt, sofern nicht in derselben eine kürzere Frist bestimmt ist, mit dem 14. Tage nach dem Ablauf desjenigen Tages, an welchem das betreffende Blatt ausgegeben worden ist.

Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Verordnungen des Marinestationschefs werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft, unbeschadet der Befugniss des Marinestationschefs zur zwangweisen Durchführung der erlassenen Verfügungen auf Kosten des Zuwiderhandelnden.

Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven*) vom 30. Juni 1888.

Einleitung.

Auf Grund des §. 2 des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen, vom 19. Juni 1883 (Reichsgesetzblatt No. 10 für 1883) (No. 1493) wird für das Kriegshafengebiet bei Wilhelmshaven, welches nach §. 1 des genannten Gesetzes begrenzt wird:

seewärts durch eine Linie zwischen der Minsener Kirche, dem Wangerooger Leuchtthurm, dem Weser-Leuchtthurm und der Langwardener Kirche, innerhalb dieser Grenzen durch den gewöhnlichen Hochwasserstand von 3,76 Meter über dem Nullpunkt des Dauensfelder Pegels, jedoch mit Ausschluss der Oldenburgischen Häfen,

für alle nicht zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und Fahrzeuge verordnet, was folgt:

§ 1.

Befugnisse des Hafen-Kapitäns und des Lootsen-Kommandeurs.

Die in dem gedachten Kriegshafengebiet befindlichen Schiffe und Fahrzeuge unterstehen im Sinne dieser Verordnung der Aufsicht des Hafen-Kapitäns von

*) Wo in der nachstehenden Verordnung von Schiffen oder Fahrzeugen gesprochen ist, sind hierunter alle Schiffe und Fahrzeuge verstanden, welche weder der Kaiserlichen noch einer anderen Kriegsmarine angehören; ist von der Hafenordnung die Rede, so ist diejenige für Handelsschiffe und Fahrzeuge vom 9. Februar 1888 gemeint.

Wilhelmshaven, hinsichtlich der Einnahme der Ankerplätze aber auch derjenigen des Lootsen-Kommandeurs zu Wilhelmshaven. Schiffsführer und deren Vertreter sind verpflichtet, den in dieser Hinsicht ertheilten Weisungen des Hafen-Kapitäns sowie des Lootsen-Kommandeurs oder deren Vertreter unweigerlich Folge zu leisten.

§ 2.

Bestimmungen über das Ausweichen.

Innerhalb des Reichskriegshafengebietes sind sämmtliche in Bewegung befindliche Boote — segelnd oder rudernd — verpflichtet, einem in Bewegung befindlichen Geschwader oder einzeln fahrenden Kriegsschiffen auszuweichen. Kleinere Passagier- oder Fährdampfer sind **bei Tage** in derselben Weise auszuweichen verpflichtet. Hierbei gilt als Regel, dass die Formation eines Geschwaders nicht durchbrochen werden darf. Ausnahmen von dieser Regel sind nur im Nothfalle unter Verantwortlichkeit des Führers des betreffenden Bootes oder Passagier- bezw. Fährdampfers zulässig. Das Durchbrechen der Linie muss dann dicht hinter dem Heck eines der Kriegsschiffe geschehen, damit das folgende Kriegsschiff hinreichende Zeit und Platz zum Ausweichen behält. Entgegenkommende Boote oder Passagier- bezw. Fährdampfer haben den vorbezeichneten Kriegsschiffen stets nach derjenigen Seite auszuweichen, auf der die Kurslinie der Kriegsschiffe nicht gekreuzt wird.

Schiffen und Fahrzeugen, welche in die Moolen oder aus denselben laufen, ist von allen übrigen Schiffen und Fahrzeugen auszuweichen.

§ 5.

Bestimmungen über das Ankern.

1. Schiffe und Fahrzeuge, welche auf der Rhede von Wilhelmshaven ankern wollen, haben ihre Ankerplätze nach Anweisung des Lootsen-Kommandeurs bezw. dessen Vertreters (Jadelootsen) einzunehmen. Wird diese Anweisung beim etwaigen Nichtvorhandensein eines Lootsen nicht ertheilt, so ankern die Schiffe und Fahrzeuge nach eigenem Ermessen.

2. Ein Ankern im Marientief, nördlich von der Südmoole der neuen Hafeneinfahrt, zwischen dieser und der Rhede, welche letztere mit der schwarz-rothen Rhedetonne beginnt, ist verboten, ebenso ein Festmachen von Schiffen und Fahrzeugen an der auf Rhede ausgelegten Festmachertonne, sowie ein Ankern derselben in einem Umkreise von 100 Meter von letzterer.

3. Jedes auf die Rhede kommende Schiff oder Fahrzeug hat seine Nationalflagge und sein Unterscheidungssignal zu setzen, bis es zu Anker liegt.

Findet das Ankern zu einer Zeit und unter Umständen statt, wo Signale von Land aus und umgekehrt nicht erkannt werden können, so sind die Signale für die Dauer einer Stunde zu setzen, sobald die Möglichkeit des Erkennens eintritt.

§ 6.

Verhalten der auf Rhede kommenden Schiffe oder Fahrzeuge, welche Pulver oder sonstige explosive Gegenstände an Bord haben und Verhalten anderer Schiffe etc. diesen gegenüber.

1. Schiffe und Fahrzeuge, welche Pulver oder solche Stoffe, die als explosionsgefährlich allgemein anerkannt werden, in grösseren Mengen an Bord haben, sind

verpflichtet, dies durch eine am Topp zu führende schwarze Flagge (Pulverflagge) anzuzeigen und dieselbe wehen zu lassen, so lange die Ladung sich an Bord befindet.

Solche Schiffe und Fahrzeuge dürfen, sofern ihnen nicht ohnehin ein besonderer Liegeplatz angewiesen ist, in einem geringeren Abstand als 200 Meter von anderen Schiffen nicht ankern.

2. Ebenso sind ankommende Schiffe und Fahrzeuge verpflichtet, beim Ankern die Entfernung von 200 Meter von solchen zu Anker liegenden Schiffen oder Fahrzeugen inne zu halten, welche die vorerwähnte schwarze Flagge führen.

§ 9.

Verhalten beim Ein- oder Auslaufen.

1. Ist die Genehmigung zum Einlaufen in den Hafen ertheilt, so darf dies doch erst geschehen, sobald und solange von der Signalstation der betreffenden Einfahrt das nach § 4 der Hafenordnung vorgeschriebene Signal (bei Tage ein runder schwarzer Ball, bei Nacht eine rothe Laterne) gezeigt wird. Nur wenn und solange eines dieser Signale geheisst ist, darf das Einlaufen stattfinden, zu jeder anderen Zeit ist es verboten.

2. Schiffe und Fahrzeuge, welche aus dem Hafen auslaufen wollen, haben den Vorschriften des § 25 der vorerwähnten Hafenordnung nachzukommen. Sie dürfen nicht früher loswerfen und die ihnen im Vorhafen oder in der Schleusenkammer angewiesenen vorläufigen Liegeplätze nicht früher verlassen, ehe ihnen nicht hierzu die spezielle Erlaubniss oder die Aufforderung zum Aussegeln durch den Hafen-Kapitän oder seine Organe geworden ist.

3. Jedes ein- oder auslaufende Dampfschiff hat sich vor dem Ein- oder Auslaufen der Dampfpfeife als Warnungssignal zu bedienen.

§ 10.

Vorschriften über das Passiren der Bagger.

1. Beim Ein- oder Auslaufen kleinerer Fahrzeuge ist der Bagger, falls ein solcher in einer der Einfahrten liegt, stets an der Seite zu passiren, an welcher Tags ein rother Ball, Nachts eine rothe über einer weissen Laterne von ihm gezeigt wird.

Unter gewöhnlichen Umständen wird der Bagger während der Nacht an die Südseite der Hafeneinfahrtsmauer heranholen; ist dies aber nicht angängig, sondern muss er ausserhalb der Moolen im Fahrwasser liegen bleiben, so wird von ihm während der Nacht an der nicht passirbaren Seite ausser dem oben erwähnten Signal an der anderen Seite eine weisse Laterne gezeigt werden. Diese so bezeichnete Seite des Baggers darf dann unter keinen Umständen und von keinem Fahrzeuge passirt werden.

2. Sollte es sich ereignen, dass durch den im Fahrwasser liegenden Bagger ersteres zeitweilig gänzlich gesperrt ist, so hat letzterer bei Tage einen schwarzen Ball, bei Nacht ein grünes über einem weissen Licht zu zeigen, auf welches Signal die herankommenden Schiffe und Fahrzeuge anzuhalten haben, den Bagger zu passiren aber unter keinen Umständen versuchen dürfen.

§ 11.

Warnung beim Ein- oder Auslaufen von Kriegsschiffen.

Sobald und solange vom Signalmast einer der Signalstationen bei Tage ein rother Kegel, mit der Spitze nach unten oder oben, bei Nacht zwei weisse bezw. zwei rothe Laternen neben einander gezeigt werden, gilt dies als Zeichen, dass Kriegsschiffe ein- oder auslaufen sollen, worauf das Fahrwasser zwischen den Einfahrten und der Rhede von etwa dort befindlichen Schiffen und Fahrzeugen unverzüglich zu räumen ist.

§ 12.

Verpflichtung zum Nehmen von Lootsen.

Zum Einlaufen in die Hafeneinfahrten müssen sich alle Schiffe und Fahrzeuge über 226,4 Kubikmeter Netto-Rauminhalt = 80 britische Register-Tons eines Lootsen bedienen.

Zum Einlaufen in den innern Hafen sind alle Schiffe und Fahrzeuge von 169,8 Kubikmeter Netto-Rauminhalt = 60 britische Register-Tons zum Nehmen eines Lootsen verpflichtet.

Der Lootse ist in der Regel durch das seine Dienste beanspruchende Schiff oder Fahrzeug an Bord zu holen bezw. wieder an Land zu setzen.

Beim Verlassen des Hafens gelten dieselben Bestimmungen.

§ 13.

Ersatzpflicht bei Beschädigungen der Hafenanlagen etc.

Bei Benutzung aller Hafeneinrichtungen ist mit der grössten Sorgfalt zu verfahren; alle durch Unachtsamkeit oder Muthwillen verursachten Beschädigungen verpflichten zum vollen Schadenersatz.

Die Schiffsführer haften für ihre Mannschaften, wenn von denselben gegen die hier gegebenen Vorschriften verstossen wird.

§ 14.

Hafen- und Bassinordnung.

Alle näheren Bestimmungen über das Verhalten im Hafen enthält die Hafenordnung vom 9. Februar 1888, sowie die Bassinordnung für Handelsschiffe und Fahrzeuge vom 1. Juni 1887.

Ein Exemplar der ersteren wird den eintreffenden Schiffsführern auf der Lootsenwache in der Signalstation der alten Hafeneinfahrt für die Dauer des Aufenthaltes leihweise verabfolgt, während ein Exemplar der letzteren ihnen Seitens der Kaiserlichen Werft beim Einlaufen in das Werftgebiet zugestellt wird.

§ 15.

Strafen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Seepolizei-Verordnung werden auf Grund des § 2 des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen vom 19. Juni 1883, mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Nachtrag zur Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven vom 5. Oktober 1888.

Auf Grund des § 2 des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen vom 19. Juni 1883 (Reichsgesetzblatt No. 10 für 1883 No. 1493) wird für das engere Kriegshafengebiet zu Wilhelmshaven, welches umfasst:

1. die alte Hafeneinfahrt mit beiden Moolen, das äussere Schleusenplateau nebst Rampen und Treppen, den Vorhafen mit seinen Kaimauern und dahinterliegenden Strassen und das innere Schleusenplateau nebst Treppen und Mauern bis zur Wasserfläche des Hafenkanals,
2. die neue Hafeneinfahrt mit beiden Moolen und dem dahinter liegenden Terrain bis zu der 5 Meter breiten Berme des Seedeichs, das Schleusenplateau mit seinen Zugängen, die Schleusenkammer mit Kaimauern und dahinterliegendem Terrain südlich bis zum Torpedohof, nördlich mit Einschluss der auf das Plateau führenden Rampe — den Abschluss bildet das Schleusenponton —,
3. den Fluthhafen zwischen alter und neuer Hafeneinfahrt nebst Landungstreppen etc. und dem dahinter liegenden Terrain bis an die 5 Meter breite Berme des Seedeiches bezw. bis an die Moolen,

für alle nicht zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und Fahrzeuge verordnet, was folgt:

§ 1.

Erlaubniss zum Einlaufen in den Hafen.

Alle Schiffe und Fahrzeuge, welche in eine der Hafeneinfahrten, bezw. in den Fluthhafen zwischen alter und neuer Hafeneinfahrt, einzulaufen oder weiter in den Hafen zu legen beabsichtigen, haben hierzu vorher die Genehmigung einzuholen. Dieselbe wird von dem Hafenkapitän oder in dessen Vertretung von dem Schleusenmeister der betreffenden Einfahrt ertheilt; kann auch durch Signal eingeholt werden.

§ 2.

Ein- bezw. Auslaufen.

a) Schiffe und Fahrzeuge, welche ein- oder auslaufen, haben vorher die Seitenboote, überhaupt alle, über die Schiffsseiten vorstehenden beweglichen Gegenstände, welche das Ein- bezw. Ausschleusen erschweren oder die Schleusenanlagen beschädigen können, zu entfernen, und sind die Schiffsführer verpflichtet, allen Anordnungen der Lootsen nach dieser Richtung hin unweigerlich nachzukommen.

b) Sollten mehrere grössere Handelsschiffe mit derselben Fluth nach einander einlaufen, so wird der Zeitpunkt des Einlaufens für jedes einzelne durch das neben dem Signalball gesetzte Unterscheidungssignal (aus der amtlichen Liste) des betreffenden Schiffes gegeben. So lange dies Unterscheidungssignal von dem Mast der betreffenden Signalstation weht, darf kein anderes Schiff oder Fahrzeug ein- oder auslaufen.

§ 8.

Art der Befestigung.

Sämmtliche Schiffe und Fahrzeuge, Prähme, Boote u. s. w. sind so zu legen und zu befestigen, dass durch sie der Verkehr im Hafen, namentlich auch das Verfahren von Trossen, möglichst wenig gehindert wird. Die zur Befestigung des

Schiffes etc. benutzten Ketten sind zur Schonung des Mauerwerks in geeigneter Weise zu umwickeln oder auf Holzklötze zu legen.

§ 22.

Verhältniss zur Seepolizei-Verordnung vom 30. Juni 1888.

Die Vorschriften der Seepolizei-Verordnung vom 30. Juni 1888 finden entsprechende Anwendung.

§ 23.

Strafen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden auf Grund des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen vom 19. Juni 1883, mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft, unbeschadet der Befugniss der Hafenbehörde zur zwangsweisen Durchführung der erlassenen Verfügungen auf Kosten der Zuwiderhandelnden resp. Säumigen.

III. Nachtrag zur Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven vom 30. Juni 1888, erlassen am 9. April 1891, mit Gesetzeskraft vom 15. Juli 1891.

Auf Grund des § 2 des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen vom 19. Juni 1883 (Reichsgesetzblatt No. 10 für 1883), wird für das Kriegshafengebiet von Wilhelmshaven, welches nach § 1 des genannten Gesetzes begrenzt wird:

seewärts durch eine Linie zwischen der Minsener Kirche, dem Wangerooger Leuchtthurm, dem Weser-Leuchtthurm und der Langwardener Kirche, innerhalb dieser Grenzen durch den gewöhnlichen Hochwasserstand von 3,76 Meter über dem Nullpunkt des Dauensfelder Pegels, jedoch mit Ausschluss der Oldenburgischen Häfen,

für alle nicht zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und Fahrzeuge verordnet, was folgt:

§ 2.

Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen und Fahrzeugen.

Auch innerhalb der Grenzen des Kriegshafengebietes sind von allen Schiffen, Fahrzeugen und Booten diejenigen Lichter zu führen bezw. zu zeigen, welche durch die Allerhöchste Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 vorgeschrieben sind, auch sind alle in dieser Verordnung erlassenen sonstigen Verhaltungsmaassregeln, soweit sie nicht in Nachstehendem eine Aenderung für den Bereich des Kriegshafengebietes erfahren, strengstens zu befolgen.

Ein Gleiches gilt hinsichtlich Allerhöchster Verordnungen, welche etwa zu diesem Behufe späterhin neu erlassen werden.

§ 3.

Verhaltungsmaassregeln gegenüber einer Flotte oder einem Geschwader.

Ist auf der Rhede von Wilhelmshaven oder sonst innerhalb des Kriegshafengebietes eine Flotte oder ein Geschwader der deutschen **oder einer anderen** Kriegs-

marine versammelt, so ist das Passiren anderer Schiffe oder Fahrzeuge zwischen den einzelnen Schiffen der Flotte oder des Geschwaders hindurch, sowie das Ankern innerhalb eines Abstandes von 400 Meter von einem der letzteren verboten.

Die zur Aufrechterhaltung dieses Verbotes vom Kommando der Flotte bezw. des Geschwaders durch Signale gegebenen Befehle oder durch abgesandte Boote übermittelten Anordnungen sind unweigerlich sofort zu befolgen.

§ 4.

Verhaltungsmaassregeln gegenüber Schiffen oder Fahrzeugen mit Kaiserlicher oder anderer Standarte.

Sobald und so lange auf einem Schiffe oder Fahrzeuge, sei es der Kriegs- oder Handelsmarine angehörig, die Kaiserliche oder eine andere Standarte gesetzt ist, darf sich demselben kein anderes Schiff, Fahrzeug oder Boot, ohne zwingenden Grund und ohne besondere Erlaubniss, auf geringere Entfernung wie 200 Meter nähern, auch in keinem geringeren Abstande wie 400 Meter von demselben ankern.

Wenn ein solches eine Standarte führendes Schiff oder Fahrzeug in Bewegung sich befindet, ist demselben von allen übrigen Schiffen oder Fahrzeugen, die gleichfalls in Bewegung sind, ohne Weiteres rechtzeitig und so weit auszuweichen, wie es die örtlichen Fahrwasserverhältnisse nur irgend gestatten.

§ 5.

Verhaltungsmaassregeln für Segel-Fahrzeuge gegenüber Dampfschiffen.

Glaubt ein in Bewegung befindliches Dampfschiff aus Gründen der eigenen Sicherheit einem seinen Weg kreuzenden Segelschiffe oder Fahrzeuge, Ruder- oder Segelboote nicht ausweichen zu können, so hat es, um dies anzuzeigen, vier oder mehr kurze Töne in rascher Aufeinanderfolge mit der Dampfpfeife oder Sirene abzugeben. Auf dieses Signal hat das im Wege befindliche Segelfahrzeug oder Boot dem die Warnung abgebenden Dampfschiffe unverzüglich auszuweichen.

Hierbei wird vorausgesetzt, dass die örtlichen und Witterungs-Verhältnisse ein derartiges Ausweichen dem Segelfahrzeuge nicht unmöglich machen und dass das Dampfschiff mit der nöthigen Vorsicht verfährt, sich auch nur mit mässiger Geschwindigkeit vorwärts bewegt, überhaupt nichts unterlässt, um einen Zusammenstoss zu vermeiden.

Die im § 2 der unter dem 30. Juni 1888 erlassenen „Seepolizei-Verordung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven“ enthaltenen sonstigen Bestimmungen über das Ausweichen erleiden hierdurch keinerlei Aenderung.

§ 6.

Strafen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Seepolizei-Verordnung werden auf Grund des § 2 des Gesetzes, betreffend die Reichskriegshäfen vom 19. Juni 1883, mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Hafenordnung für Handelsschiffe und Fahrzeuge. Anhang zur See-Polizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven vom 9. Februar 1888.

§ 1.

Ankern auf Rhede.

1. Jedes auf die Rhede kommende Schiff oder Fahrzeug hat seine Nationalflagge und sein Unterscheidungssignal zu setzen, bis es zu Anker liegt.

2. Findet das Ankern zu einer Zeit und unter Umständen statt, wo Signale von Land aus und umgekehrt nicht erkannt werden können, so sind die Signale für die Dauer einer Stunde zu setzen, sobald die Möglichkeit des Erkennens eintritt.

§ 2.

Erlaubniss zum Einlaufen in den Hafen.

1. Alle Schiffe und Fahrzeuge, welche in eine der Hafeneinfahrten einzulaufen oder weiter in den Hafen zu legen beabsichtigen, haben hierzu vorher die Genehmigung des Hafenkapitäns schriftlich, durch Signal oder im Hafenbureau an der Südseite des Vorhafens einzuholen.

2. In der Regel wird nur das Einlaufen in die neue Hafeneinfahrt gestattet, während die Benutzung der alten Einfahrt nur solchen Fahrzeugen erlaubt wird, die von einer Kaiserlichen Behörde befrachtet sind oder werden und im Vorhafen oder im Ausrüstungshafen zu löschen oder zu laden haben.

§ 4.

Ein- bezw. Auslaufen.

1. Ist die Erlaubniss zum Einlaufen ertheilt, so darf letzteres erst geschehen, sobald von der Signalstation der betreffenden Einfahrt bei Tage ein runder schwarzer Ball, bei Nacht eine rothe Laterne gezeigt wird.

Nur so lange eins dieser Signale gesetzt ist, dürfen die vorerwähnten Handelsfahrzeuge in die bezeichnete Einfahrt einlaufen.

Zu jeder anderen Zeit ist das Einlaufen unter allen Umständen verboten.

2. Zum Einlaufen in die Hafeneinfahrt müssen sich alle Schiffe und Fahrzeuge über 226,4 Kubikmeter Nettorauminhalt = 80 britische Registertons eines Lootsen bedienen.

3. Zum Einlaufen in den inneren Hafen sind alle Schiffe und Fahrzeuge von 169,8 Kubikmeter Nettorauminhalt = 60 britische Registertons zum Nehmen eines Lootsen verpflichtet.

Der Lootse ist in der Regel durch das seine Dienste beanspruchende Schiff oder Fahrzeug an Bord zu holen bezw. wieder an Land zu setzen. Beim Verlassen des Hafens gelten dieselben Bestimmungen.

4. Schiffe und Fahrzeuge, welche ein- oder auslaufen, haben vorher die Seitenboote, überhaupt alle über die Schiffsseiten vorstehenden beweglichen Gegenstände, welche das Ein- bezw. Ausschleusen erschweren, oder die Schleusenanlagen beschädigen können, zu entfernen, und sind die Schiffsführer verpflichtet, allen Anordnungen der Lootsen nach dieser Richtung hin unweigerlich nachzukommen.

5. Alle durch Unachtsamkeit oder Muthwillen verursachten Beschädigungen an den Hafenanlagen verpflichten zum vollen Schadenersatz.

6. Sollten mehrere grössere Handelsschiffe mit derselben Fluth nacheinander einlaufen, so wird der Zeitpunkt des Einlaufens für jedes einzelne durch das neben dem Signalball gesetzte Unterscheidungssignal (aus der amtlichen Liste) des betreffenden Schiffes gegeben. So lange dies Unterscheidungssignal von dem Mast der betreffenden Signalstation weht, darf kein anderes Schiff oder Fahrzeug ein- oder auslaufen.

§ 5.

Passage für Kriegsschiffe; Festmachertonne, Ankern daselbst etc.

1. Sobald und so lange vom Signalmast einer der Signalstationen bei Tage ein rother Kegel, mit der Spitze nach unten oder oben, bei Nacht zwei weisse bezw. zwei rothe Laternen nebeneinander gezeigt werden, gilt dies als Zeichen, dass Kriegsschiffe ein- oder auslaufen sollen, worauf das Fahrwasser zwischen den Einfahrten und der Rhede von den etwa dort befindlichen Fahrzeugen unverzüglich zu räumen ist.

2. Ein Ankern im Marientief, nördlich von der Südmole der neuen Hafeneinfahrt, zwischen dieser und der Rhede, welche letztere mit der Rhedetonne beginnt, ist verboten, ebenso ein Festmachen von Handelsschiffen oder Fahrzeugen an der auf Rhede ausgelegten Festmachertonne, sowie ein Ankern derselben in einem Umkreise von 100 Meter von letzterer.

§ 13.

Art der Befestigung.

Sämmtliche Schiffe und Fahrzeuge, Prähme, Boote u. s. w. sind so zu legen und zu befestigen, dass durch sie der Verkehr im Hafen, namentlich auch das Verfahren von Trossen, möglichst wenig gehindert wird. Die zur Befestigung des Schiffes etc. benutzten Ketten sind zur Schonung des Mauerwerks in geeigneter Weise zu umwickeln oder auf Holzklötze zu legen.

§ 26.

Verhalten innerhalb und ausserhalb des Werftgebietes.

Alle näheren Bestimmungen über das Verhalten innerhalb des Werftgebietes wie ausserhalb desselben enthält die Bassinordnung für Handelsschiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Werft sowie die See-Polizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven.

Hafenordnung für S. M. Schiffe und Fahrzeuge auf Rhede und im Kriegshafen von Wilhelmshaven vom 9. Februar 1888.

Einleitung (vom 17. Juli 1891).

Die vom Chef der Marinestation der Nordsee unter dem 9. April 1891 erlassenen Vorschriften des III. Nachtrages zur Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven vom 30. Juni 1888 (abgedruckt im Marineverordnungsblatt vom 3. August 1891 Seite 175/77) haben mit Ausnahme des § 6 auch für alle zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und Fahrzeuge sinngemässe Anwendung zu finden.

§ 1.

Ankern auf Rhede.

Jedes auf Rhede kommende Schiff der Kaiserlichen Marine hat seinen Ankerplatz nach Anordnung des Stations-Chefs einzunehmen und denselben — Nothfälle ausgenommen — nicht ohne dessen Genehmigung zu verändern. Der Ankerplatz wird den aus See kommenden Schiffen gewöhnlich durch Signal oder durch Vermittelung des Lootsenkommandeurs angewiesen; geschieht dies nicht oder sind die Signale nicht zu erkennen, so ankern die Schiffe nach eigenem Ermessen.

§ 3.

Erlaubniss zum Einlaufen in den Hafen.

1. Zum Einlaufen in den Hafen bedarf es, Werft- und Lootsenfahrzeuge ausgenommen, der Genehmigung des Stations-Chefs. Den Schiffen ist es gestattet, diese Erlaubniss auch durch Signal einzuholen.

3. Betreffs der alten oder neuen Einfahrt gilt als Regel, dass diejenigen Schiffe, welche in den Vorhafen, Ausrüstungshafen, in das Baubassin oder an die Kohlenbrücke legen sollen, die alte, diejenigen aber, denen zunächst ein Liegeplatz im neuen Hafen angewiesen ist, die neue Einfahrt benutzen; doch ist ein Abweichen von dieser Regel den jeweiligen Verhältnissen entsprechend immer da zulässig, wo es sich um die grössere Sicherheit beim Einlaufen, zumal bei grossen Schiffen handelt, in welchem Falle auch gegen die allgemeine Regel die neue Einfahrt zu benutzen ist.

4. Zum Werftgebiet rechnet der gesammte neue Hafen innerhalb des Schleusenpontons, der Hafenkanal und das Werftbassin, während der Stationsbereich die Rhede, die beiden Einfahrten, den Vorhafen und die Kammerschleuse bis zum Schleusenponton umfasst.

§ 4.

Ein- bezw. Auslaufen.

1. Sobald und solange S. M. Schiffen das Einlaufen in den Hafen gestattet ist, werden von dem Signalmast der Signalstation der alten oder neuen Hafeneinfahrt, je nachdem das betreffende Schiff in erstere oder letztere einlaufen soll, am Tage ein rother Kegel mit der Spitze nach unten, bei Nacht zwei weisse Laternen nebeneinander, gezeigt. Solange keins dieser Signale gesetzt wird, ist das Einlaufen in eine der Einfahrten, kleinere Fahrzeuge*) ausgenommen, unter allen Umständen verboten.

Sollen mehrere Schiffe nacheinander einlaufen, so erhalten dieselben der Reihe nach von der betreffenden Signalstation die Aufforderung dazu, indem sie neben dem Signal zum Einlaufen durch ihre Nummerwimpel bezw. ihre Namen besonders bezeichnet werden.

2. Soll eins S. M. Schiffe aus einer der Einfahrten auslaufen, so werden als

*) Kleinere Fahrzeuge sind:

Die Dampf- und Segelfahrzeuge der Hafenbaukommission, der Werft und des Lootsenkommandos, sofern zu ihrem Einlaufen keine besondere Vorbereitung oder die theilweise Räumung der betreffenden Einfahrt erforderlich ist; ferner unter der gleichen Voraussetzung Tender der auf Rhede liegenden Schiffe und einzelne Torpedoboote, Minenleger, sowie Dampfbeiboote.

Benachrichtigung für die auf der Rhede befindlichen Schiffe und Fahrzeuge am Signalmast der betreffenden Signalstation am Tage ein rother Kegel mit der Spitze nach oben, bei Nacht zwei rothe Laternen nebeneinander, gezeigt. Sobald und solange eins dieser Signale gezeigt wird, ist das Ein- oder Auslaufen anderer Schiffe und Fahrzeuge, gleichviel welcher Gattung, ausdrücklich verboten, vielmehr gilt das betreffende Signal als Befehl für dieselben, die betreffende Einfahrt oder das Fahrwasser zwischen dieser und der Rhede ungesäumt zu räumen.

3. Bei dem Ein- oder Auslaufen kleinerer Fahrzeuge ist der Bagger, falls ein solcher in einer der Einfahrten liegt, stets an der Seite zu passiren, an welcher Tags ein rother Ball, Nachts eine rothe über einer weissen Laterne, von ihm gezeigt wird. Dieses Signal darf nicht mehr von der einen nach der anderen Seite umgesetzt werden, wenn ein einlaufendes Schiff oder Fahrzeug bis auf etwa 100 Meter an die Molen herangekommen ist, oder ein auslaufendes Schiff oder Fahrzeug sich schon in Fahrt befindet.

Während der Nacht hat der Bagger an die Südseite der Hafeneinfahrtsmauer heranzuholen und sich so hinzulegen, dass der Verkehr möglichst wenig erschwert wird.

(Zusatz vom 21. August 1888.)

Ist dieses Heranholen des Baggers an die Hafeneinfahrtsmauer nicht möglich, sondern muss er ausserhalb der Molen im Fahrwasser liegen bleiben, so wird von ihm während der Nacht an der nicht passirbaren Seite, ausser dem oben erwähnten Signal an der anderen Seite, eine weisse Laterne gezeigt werden. Diese so bezeichnete Seite des Baggers darf dann unter keinen Umständen und von keinem Fahrzeuge passirt werden.

Sollte durch den im Fahrwasser liegenden Bagger ersteres zeitweilig gänzlich gesperrt sein, so hat letzterer bei Tage einen schwarzen Ball, bei Nacht ein grünes über einem weissen Licht zu zeigen, auf welches Signal die heran kommenden Schiffe und Fahrzeuge anzuhalten haben, den Bagger zu passiren aber unter keinen Umständen versuchen dürfen.

4. Jedes ein- oder auslaufende Schiff oder Fahrzeug hat sich vor dem Ein- oder Auslaufen der Dampfpfeife als Warnungssignal zu bedienen.

5. Sobald und solange Handelsfahrzeugen das Einlaufen in eine der Einfahrten gestattet ist, wird von dem Signalmast der betreffenden Signalstation am Tage ein runder schwarzer Ball, bei Nacht eine rothe Laterne gezeigt.

§ 7.

Verholen durch die Schleusen.

1. Schiffe, welche durch die Schleusen holen wollen, haben vorher die Seitenboote, überhaupt alle über die Schiffsseiten vorstehenden beweglichen Gegenstände, welche das Ein- bezw. Ausschleusen erschweren oder die Schleusenanlagen beschädigen können, zu entfernen.

Zu diesem Zweck müssen die Breitseitgeschütze eingerannt, die Pforten heruntergeklappt, die Boote zu Wasser geführt oder, wo dies angängig, so hoch aufgetoppt werden, dass sie über die Schleusen hinüberragen. Die Rüstanker müssen, wenn dies ausführbar ist, so gekantet werden, dass die Pflüge auf und nieder, nicht horizontal, liegen, während der Stock längs dem Schaft beigefangen

und gut gezurrt sein muss. Ist ein solches Kanten dieser Anker wegen ihrer Placirung nicht möglich, so dürfen die äusseren, horizontal liegenden Pflüge mittelst langer und starker Gleitbohlen, welche mit einem Ende den Pflug selbst bedecken, mit dem anderen Ende nach vorn zu beigelascht sind, so dass sie eine glatte und haltbare Schleiffläche bilden, geschützt werden. Ist beides nicht angängig, müssen die Rüstanker eingesetzt werden.

Von den Bugankern ist der eine ganz aufzusetzen, so dass er nicht mehr vor der Schiffsseite vorsteht, der andere dagegen bleibt, vor der Klüse hängend, unter allen Umständen klar zum Fallen. Bei Schiffen, deren Buganker, wenn sie in Rüst- und Porteurleine hängen, über die Schleusenthore hinüberragen, oder bei denen dieselben in genannter Placirung so wenig weit über die Schiffsseite vorspringen, dass von ihnen keine Gefahr bei dem Passiren der Schleusen vorauszusetzen ist, dürfen die Buganker gekattet und gefischt klar zum Fallen gehalten werden.

2. Vor dem Ein- oder Auslaufen sind am Bug und Heck auf beiden Seiten haltbare Trossen mit den erforderlichen Wurfleinen, Korkfender und Reibhölzer an den entsprechenden Stellen zum sofortigen Gebrauch bereit zu halten.

3. Mit losen Segeln oder mit aufgehängter Wäsche bezw. Hängematten durch die Schleusen zu holen, ist verboten.

4. Dampfschiffen von über 4,5 Meter Tiefgang ist es nicht gestattet, solange deren Schrauben oberhalb der Drempel der Schleusenthore und Pontonhäupter sind, sich des Dampfes zur Fortbewegung zu bedienen. Solange diese Schiffe sich in den Schleusenkammern befinden, die Schleusenthore oder Pontonhäupter passiren, bedarf es hierzu des Einverständnisses des Hafen-Kapitäns; auch darf in der Regel innerhalb der vorbezeichneten Grenzen unter den erwähnten Bedingungen nur ganz langsam vorwärts oder rückwärts geschlagen werden (siehe § 9 der Bassinordnung für die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven).

§ 9.

Festmachertonne; Ankern daselbst etc.

Die Benutzung der auf der Rhede ausgelegten Festmachertonne ist S. M. Schiffen und Fahrzeugen, wenn denselben kein anderer Ankerplatz angewiesen wird, jederzeit gestattet.

In dem Bereiche genannter Tonne dürfen Schiffe und Fahrzeuge bis auf eine Entfernung von 100 Meter nicht ankern, ebenso ist ein Ankern im Marientief nördlich der Südmole der neuen Einfahrt, wie überhaupt im Fahrwasser zwischen dieser Einfahrt und der Rhede, nicht gestattet.

§ 11.

Liegeplätze.

1. In den Hafeneinfahrten, im Vorhafen wie in der Kammer der neuen Schleuse liegen in der Regel nur solche Schiffe und Fahrzeuge, die den richtigen Zeitpunkt zum Ein- bezw. Auslaufen abwarten.

2. Fahrzeuge, welche die Verbindung mit den auf Rhede liegenden Schiffen vermitteln, Lootsenfahrzeuge, sowie Bugsirdampfer und solche Fahrzeuge, die tägliche Uebungsfahrten zu unternehmen haben, dürfen mit Erlaubniss des Hafen-Kapitäns in den Hafeneinfahrten bezw. im Vorhafen oder in der Schleusenkammer liegen.

3. Die hier angewiesenen Liegeplätze sind in der Regel ohne Einverständniss des Hafen-Kapitäns nicht zu ändern, und ist den Anordnungen in Bezug auf Streichen der Stängen, Einnehmen des Klüver- bezw. Jagerbaumes, Anbrassen der Raaen etc. Folge zu leisten.

4. Diejenigen Schiffe oder Fahrzeuge, welche im Hafen ausserhalb des Werftgebietes verweilen, müssen stets die nöthige Mannschaft an Bord haben, um erforderlichen Falls sofort verholen zu können.

5. Die etwa in den Einfahrten liegenden Fahrzeuge müssen während der Nacht an der Seite, die der Fahrrinne zugekehrt ist, eine weisse Laterne zeigen, damit der Verkehr in den Einfahrten durch Boote etc. des Nachts nicht erschwert wird.

Im Uebrigen sind diese Fahrzeuge, Prähme etc. so festzumachen und hinzulegen, dass sie dem Verkehr, namentlich auch dem Verfahren von Trossen, nicht oder möglichst wenig hinderlich sind.

§ 13.

Ersatzleistung für verursachte Beschädigungen.

Bei Benutzung aller Hafeneinrichtungen ist mit Sorgfalt zu verfahren; alle durch Unachtsamkeit oder Muthwillen verursachten Beschädigungen oder Verluste an den Schleusen, Brücken, Laternen etc. verpflichten zum Schadenersatz bezw. sind disziplinarisch zu ahnden.

§ 16.

Befestigung der Schiffe etc.

Für die gute und sichere Befestigung der Schiffe, sowie der von den Schiffen nach dem Lande führenden Laufbrücken an Bord der Schiffe und der Geländer zu diesen, sind die Schiffskommandos verantwortlich.

§ 18.

Dampfproben.

1. Dampfproben längsseit der Kaimauern abzuhalten, ist der gefährlichen Unterspülung der Kaimauerfundirung wegen sowohl im Hafen ausserhalb des Werftgebietes wie in einer der Einfahrten in der Regel verboten.

2. Ist in Ausnahmefällen das Abhalten einer Dampfprobe daselbst durch den Stations-Chef gestattet, so ist zwischen das probirende Schiff und die Kaimauer ein Schiff von grösserem oder mindestens gleichem Tiefgange zu legen. Das Vorder- oder Achterende des schützenden Schiffes muss das Heck des betreffenden Dampfschiffes um mindestens 15 Meter überragen; die hinter dem dampfenden Schiffe quer zur Mittschiffslinie liegende Kaimauer muss wenigstens 100 Meter ab sein.

§ 20.

Verhalten innerhalb und ausserhalb des Werftgebietes.

Alle näheren Bestimmungen über das Verhalten innerhalb des Werftgebietes wie ausserhalb desselben enthält die Bassinordnung für Handelsschiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Werft sowie die Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven.

Vorschriften über Uebernahme und Abgabe von Pulver und geladener Eisenmunition seitens S. M. Schiffe und Fahrzeuge im Hafen ausserhalb des Werftgebietes.

§ 1.

Allgemeines Verhalten der Schiffe.

1. Für S. M. Schiffe und Fahrzeuge ist das Passiren der äusseren Schleusen mit Pulver und geladener Eisenmunition an Bord erst nach vorher vom Stationskommando eingeholter Erlaubniss gestattet.

2. Solche Erlaubniss ist im Frieden auch einzuholen zum Löschen bezw. Uebernehmen des Pulvers an irgend einem innerhalb der äusseren Schleusen gelegenen Platze des Hafens.

3. Im Mobilmachungsfalle haben die Schiffe und Fahrzeuge die gesammte Munition an ihrer Ausrüstungsstelle oder im Vorhafen, entsprechend dem Ausrüstungsplan, einzunehmen.

4. Während der Zeit, in welcher Pulver und geladene Eisenmunition von Bord gegeben bezw. an Bord genommen wird, sind sämmtliche Feuer, ausgenommen die unter den Schiffskesseln, zu löschen. Dasselbe gilt von offenen Lichtern ausserhalb des Maschinenraumes, sowie brennenden Lunten etc., auch ist das Tabakrauchen an Bord, so lange die Uebernahme bezw. Abgabe der Munition dauert, untersagt.

Ferner dürfen, so lange Wagen oder Prähme mit Pulver oder geladener Eisenmunition beladen in der Nähe befindlich, ohne Einverständniss des Hafen-Kapitäns weder Schiffe und Fahrzeuge noch Boote unter Dampf sich in der Nähe des sein Pulver etc. abgebenden oder übernehmenden Schiffes etc. aufhalten noch dort anlegen.

5. Die unter Dampf passirenden Schiffe, Fahrzeuge und Boote etc. sollen gehalten sein, die Pulver abgebenden oder übernehmenden Schiffe, wenn angängig, in einer Entfernung von mindestens 50 Metern zu passiren.

b) Mecklenburg-Schwerin.

1. Warnemünde,
2. Rostock,
3. Wismar.

1. Revidirte Lootsen-Ordnung für den Hafen Warnemünde, vom 21. Mai 1802.

§ 8.

Ein jeder zu Warnemünde sowohl seewärts einkommende als auch aus dem Hafen in die See gehende einheimische oder fremde Schiffer ist schuldig und verbunden, sich der ihm entgegengesandten Lootsen zu bedienen, ihnen das Ruder zur Führung zu überliefern, und ohne Lootsen den Hafen nicht zu passiren oder auf der Rhede vor Anker zu gehen, bei einer Strafe von 30 Mark.

2. Hafenordnung der Stadt Rostock vom 11. März 1853.

I. Allgemeiner Theil.

§ 3.

Begegnung der Schiffe. Bagger.

Schiffe in Fahrt müssen sich auf dem hiesigen Hafen- und Stromgebiete, wenn sie einem anderen Schiffe begegnen, regelmässig rechts halten.

Fahrzeuge, die die städtischen Bagger passiren, müssen alles mögliche thun, um deren Arbeiten nicht zu unterbrechen. Dampfschiffe müssen in diesem Falle hemmen. — — — — — — — — — — — — — — — —

Schiffe, die sich herauf- oder heruntertauen, müssen, wenn ein anderes Schiff aus- oder eingebracht wird, auf Verlangen des Lootsen-Kommandeurs sofort zur Seite legen.

Kontraventionen werden mit einer Strafe von 150 Mark belegt.

§ 4.

Vorsichtsmaassregeln der Schiffe innerhalb des Hafens.

Sämmtliche Schiffe müssen bei 15 Mark Strafe im Warnemünder Hafen sowohl als vor der Stadt ihre Klüver- oder Jagerbäume einziehen, die blinden Raaen längs des Bugspriets legen, die unteren Raaen getoppt und die oberen längs des Schiffes halten, auf Verlangen auch die Gieken einziehen, vor der Stadt, so lange sie nicht an die Winterlagepfähle legen, ihre Böte herunternehmen und überall innerhalb des Hafen- und Stromgebietes ihre Anker vollständig eingezogen haben, und zwar alles dies innerhalb 6 Stunden nach Festlegung des Schiffes oder nach Tagesanbruch, wenn sie während der Nacht eingekommen wären.

II. Besonderer Theil.

A. Die Rhede betreffend.

§ 26.

Ankern auf der Rhede. Einlaufen von dort in den Hafen.

Zu beiden Zwecken muss jedes Warnemünde ansegelnde Schiff bei 30 Mark Strafe regelmässig (Warnemünder) Lootsen nehmen. — — — — — — —

Kommen die Lootsen an Bord, — — — so gebührt ihnen die Leitung des Schiffes sowohl als die Bestimmung des Ankerplatzes, den das Schiff nicht eigenmächtig verändern darf. Die Anker müssen gehörig bebojet und der zweite Anker zum Auswerfen in Bereitschaft gehalten werden. Alles bei einer Strafe von 30 Mark. Das Einlaufen ohne Lootsen ist nur dann gestattet, wenn diese nicht auskommen können und der Hafen die gehörige Tiefe hält und das Schiff weder zu ankern noch die See zu halten vermag.

Wer ohne die obigen Voraussetzungen einläuft oder einzulaufen versucht und im Hafen aufläuft, verfällt in eine Strafe bis zu 600 Mark, hat aber den hierdurch verursachten Schaden in allen Fällen ohne Ausnahme zu erstatten.

B. Warnemünde betreffend.

§ 29.

Jedes in See oder auf die Rhede gehende Schiff muss einen Warnemünder Lootsen nehmen.

C. Die Fahrt zwischen Warnemünde und Rostock betreffend.

§ 33.

— —

Seeschiffe, die über 6 Fuss tief gehen, dürfen zwischen Warnemünde und Rostock überall nicht kreuzen (bei Strafe bis zu 150 Mark).

Beschädigen lavirende Schiffe ausserhalb des Fahrwassers die Fischerwerkzeuge, so sind die Führer derselben mit Vorbehalt des Schadenersatzes angemessen zu bestrafen.

§ 34.

Jedes fremde, den einheimischen nicht gleichgestellte Schiff, welches 6 Fuss und darüber tief geht, muss resp. zu Warnemünde oder zu Rostock einen Lootsen nehmen. — — — — — — — — — — — — — — — —

Einheimische und den einheimischen gleichgestellte solche Schiffe sind zwar davon frei, jedoch verpflichtet, jeden Schaden ohne Ausnahme sofort zu ersetzen, wenn sie sich in dem Fahrwasser festsetzen, anderen Schiffen Aufenthalt oder sonstige Beschädigungen verursachen.

§ 36.

Ohne Noth darf kein Schiff auf der Fahrt zwischen Warnemünde und Rostock und umgekehrt, namentlich auch nicht im Durchstich bei Warnemünde, sich festlegen. Zwingen aber conträre Winde, Mangel an Wind oder sonstige Umstände dazu, so müssen sie sich so legen, dass sie einen Pfahl dicht zur Seite haben und sich vorne und hinten an den nächsten Pfählen befestigen.

Sie dürfen mithin nicht in der Schwoje liegen, noch weniger aber 2 Schiffe nebeneinander oder an einem und demselben Pfahl anlegen.

Liegen im Durchstiche schon Fahrzeuge, so darf sich denselben ein anderes Schiff nicht gegenüberlegen. Immer aber darf nur an den Landpfählen und nicht an dem Bollwerk oder den Laufriegeln befestigt werden.

Alles bei Vermeidung einer Strafe von 30 Mark.

3. Neue Lootsen-Ordnung für den Hafen von Wismar, vom 18. September 1867.

§ 10.

Die fremden Schiffe über 10 Last sind lootsenzwangspflichtig. Sie haben sowohl einkommend als ausgehend das Lootsengeld zu zahlen, auch wenn sie sich der Lootsen nicht bedienen.

Neue Hafenordnung für den Hafen von Wismar, vom 22. April 1879.

§ 5.

Einkommende Schiffe haben schon, wenn sie sich dem inneren Hafen nähern, ihre Fahrgeschwindigkeit zu mässigen, Segelschiffe vor dem Einlaufen alle Segel einzuziehen, Dampfschiffe mit weniger als halber Kraft zu fahren. Das Gleiche ist auch beim Ausgehen zu beobachten.

§ 7.

Ueber das Ausweichen sich einander begegnender Schiffe im Hafen wie im ganzen Fahrwasser gelten die bezüglichen reichsgesetzlichen Vorschriften (zur Zeit die des Reichsgesetzes vom 7. Januar 1880).

Sind die sich begegnenden Schiffe nicht beide in Bewegung, sondern liegt eins derselben, sei es im Hafen oder auf der Rhede, still, so muss das in Bewegung begriffene dem stillliegenden ausweichen, es sei denn dass ersteres nicht den nöthigen Raum zum Ausweichen hat, in welchem Falle auch das stillliegende Schiff zur Ver-

änderung seiner Lage oder zum Einziehen des im Wege befindlichen Takel- oder Tauwerks verpflichtet ist. Auch müssen beim Vorbeipassiren oder Begegnen von Schiffen deren Mannschaften sich gegenseitig in jeder thunlichen Weise behülflich sein.

Diese Vorschrift gilt auch für das ganze hiesige Fahrwasser.

§ 31.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark oder entsprechende Haft.

Zusätze zum § 5 der neuen Hafenordnung vom 29. April 1880.

1. Dampfschiffe dürfen in der Fahrrinne vom Hafen bis zum Wallfisch nur mit weniger als halber Kraft fahren.
2. Dieselben dürfen aus dem Hafen nur mit vollem Dampfdruck ausgehen.

c) Oldenburg.

1. Fedderwarden, Burhave, Blexen,
2. Elsfleth,
3. Brake,
4. Varel,
5. Ellenserdammersiel,
6. Hooksiel,
7. Horumersiel,
8. Mariensiel, Rüstringersiel, Inhausersiel.

1. Erneuerte und erweiterte Verordnung wegen der Oldenburgischen Lootsen-Gesellschaften zu Fedderwarden, Burhave und Blexen, vom 15. August 1803.

§ 8.

Jeder Lootse ist schuldig, allemal wenn ihn die Reihe trifft, — — — sich an Bord eines jeden Schiffes, das seiner Dienste bedarf, zu begeben, die Führung desselben zu übernehmen — — — — — — — — — — — —

Ein Lootse der — — — — durch Ungeschicklichkeit oder Nachlässigkeit veranlasst, dass das Schiff, welches er führt, auf den Grund gesetzt oder sonst beschädigt oder von solchem ein ander an- oder übergesegelt wird, soll nicht nur den verursachten Schaden, soweit sein Vermögen reicht, zu ersetzen schuldig sein, sondern auch nach Beschaffenheit der Umstände seines Lootsendienstes entsetzt — — werden.

§ 11.

— — — — — Sobald der Lootse diese (sc. Nachrichten, welche ihm zur sicheren Führung des Schiffes von Nutzen sein können, speziell über den Tiefgang) erhalten hat, ist er schuldig, die ihm alsdann allein zu überlassende Führung des Schiffes zu übernehmen, und für solche nach § 8 zu haften.

2. Bekanntmachung vom 21. November 1874, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Elsfleth.

§ 4.

Schiffe von 175 und mehr Kubikmeter, welche an die Kaje oder an die Duc d'Alben legen wollen, müssen sich dazu eines Elsflether Lootsen bedienen.

Beim Ablegen eines Schiffes ist die Zuziehung eines Lootsen nicht erforderlich.

§ 19.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

Desgleichen, betreffend die Benutzung des Elsflether geschlossenen Hafens vom 2. Dezember 1874.

§ 3.

Kein Schiff darf da ankern, wo andere Schiffe passiren müssen, um in den geschlossenen Hafen zu gelangen, und ist deshalb der Hafenmeister zu Elsfleth angewiesen, in Betreff der an den Duc d'Alben oder im Strom liegenden Schiffen das Erforderliche zu veranlassen, um jede Kollision zu vermeiden.

§ 6.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Kähne und andere Leichterfahrzeuge müssen sich selbst die Hinauslegung aus dem geschlossenen Hafen zur Bequemlichkeit eines Seeschiffes gefallen lassen.

§ 7.

Den Anordnungen des Lootsen, welcher mit dem Festlegen oder Umlegen eines Schiffes beauftragt ist, in Beziehung auf Duldung und Trossen, Ausweichen in beschränkter Fahrbahn, Einziehen oder Entfernen im Wege befindlicher Theile des Takelwerkes, Nachlassen (Fieren) von Tauen etc. muss von jedem Schiffe, bei dem jenes vorbeigeholt wird, sofort entsprochen werden.

§ 8.

Jedes See- oder Küstenschiff von 175 und mehr Kubikmeter, welches in oder aus dem geschlossenen Hafen legen will, muss dazu einen Lootsen annehmen.

§ 9.

Soll ein Schiff in den geschlossenen Hafen gelegt werden, so hat der Schiffer bevor das Schiff die Einfahrt erreicht, den Aussenklüverbaum und den Stampfstock einzunehmen, auch müssen die Anker unter dem Krahn hängen.

§ 43.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

3. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung der Braker Hafenanstalten vom 21. November 1874.

§ 3.

Jedes innerhalb des Hafenbezirkes, wenn auch nur auf kurze Zeit, ankernde Schiff ist so hinzulegen, dass dadurch die Fahrt für andere Schiffe nicht wesentlich erschwert wird. Insbesondere dürfen die Schiffe nicht da ankern, wo andere Schiffe passiren müssen, um zu den Hafenanstalten zu gelangen.

§ 7.

Den Anordnungen des Lootsen, welcher mit dem Festlegen oder Umlegen eines Schiffes beauftragt ist, in Beziehung auf Duldung oder Befestigung von Leinen und Trossen, Ausweichen (wie Elsfleth § 7).

§ 8.

Jedes See- oder Küstenschiff von 175 und mehr Kubikmeter, welches in oder aus dem Hafen an die Duc d'Alben oder an die Weserkajen legen will, muss dazu einen Braker Lootsen annehmen.

§ 9.

Jedes Seeschiff, welches auf der Rhede laden oder löschen soll, muss an den ihm angewiesenen Liegeplatze durch einen Braker Lootsen vor 2 hinlänglich schweren Ankern gehörig vertaut werden.

§ 14.

Soll ein Schiff in den Hafen gelegt werden, so hat der Schiffer, bevor das Schiff den Vorhafen erreicht, den Aussenklüverbaum und den Stampfstock einzunehmen, auch müssen die Anker unter dem Krahn hängen.

§ 55.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

4. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung des Vareler Hafens vom 21. November 1874.

§ 5.

Wenn ein Schiff in den Hafen oder aus denselben oder an einen anderen Liegeplatz gebracht werden soll, so muss auf den übrigen Schiffen, an denen jenes vorbeigeholt werden muss, nicht nur den vom Hafenmeister verlangt werdenden Ausweichungen unverzüglich Genüge geleistet werden, sondern es sind auch die Schiffsleute auf demselben gehalten, die etwa im Wege befindlichen Theile des Takelwerkes genugsam einzuziehen und das Nachlassen von Tauen und dergl. zu vollziehen, imgleichen dem vorbeigeholt werdenden Schiffe durch Befestigung von Leinen und Trossen und in sonst thunlicher Weise zu Hülfe zu kommen.

§ 13.

Zum Festlegen der Schiffe auf ihren Liegeplätzen sind die hinter der Kajung angebrachten Landpfähle bestimmt und dürfen die vor derselben stehenden Wehrpfähle und die Treppen dazu in keiner Weise benutzt werden.

Bei besonders stürmischem Wetter soll es zwar gestattet sein, die Schiffe auch an die auf der nördlichen Seite des Hafens befindlichen Landpfähle mittelst Taue und Trossen zu befestigen. Jedoch müssen selbige beim etwaigen Einlaufen eines Schiffes los- oder hinlänglich nachgelassen werden.

§ 36.

Uebertretungen: Geldstrafe bis zu 150 Mark.

5. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Ellenserdammersiel vom 21. November 1874.

§ 5.

Die beim Ein- oder Ausholen sowie beim Verholen der Schiffe etwa hinderlichen Taue müssen sofort nach desfälliger Aufforderung des Hafenaufsehers gelöset oder gesenkt, auch die etwa im Wege stehenden Theile des Takelwerks ein- oder aufgeholt werden. Das Vorbeiholen der Schiffe ist durch Befestigung von Leinen oder Trossen thunlichst zu befördern.

§ 18.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

6. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Hooksiel vom 21. November 1874.

§ 3.

Kein Schiff darf in der Regel länger als eine Tiede in der Kille oder dem Strome des Aussentiefs liegen.

§ 7.

Soll ein Schiff ein oder aus dem Hafen gelegt oder umgelegt werden, so haben die übrigen Schiffe jenem nicht blos auf Verlangen des Hafenmeisters sofort Platz zu machen, sondern auch das etwa im Wege befindliche Takelwerk einzuziehen und Taue oder Trossen nachzulassen und überhaupt das Vorbeiholen des Schiffes durch Befestigung von Leinen oder Trossen und sonst thunlichst zu erleichtern.

§ 31.

Uebertretungen: Geldstrafe bis zu 150 Mark.

7. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Horumersiel vom 21. November 1874.

§ 2.

Kein Schiff darf in der Regel länger als eine Tiede in der Kille oder dem Strome des Aussentiefs liegen. Das Löschen oder Laden in demselben ist unstatthaft.

§ 4

(wie Hooksiel § 7).

§ 24.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

8. Bekanntmachung, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Mariensiel, Rüstringersiel und Inhausersiel vom 21. November 1874.

§ 2

(wie Horumersiel § 2).

§ 4

(wie Hooksiel § 7).

§ 22.

Uebertretungen: Geldstrafe bis 150 Mark.

d) Lübeck.

Lübeckische Hafen- und Revierordnung vom 29. September 1883 (hebt die von 1875 und 1880 auf).

III. Lootsenwesen.

§ 3.

Ohne Lootsen dürfen seewärts in den Travemündener Hafen einlaufen:

1. Dampfschiffe,
2. Segelschiffe und Boote von 100 Kubikmeter und darunter,

3. Schiffe und Fahrzeuge des Lübeckischen Staates oder auswärtiger Regierungen, soweit diese Schiffe und Fahrzeuge unter Staatsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden,
4. lediglich zu Lustreisen eingerichtete Fahrzeuge von Yachtklubs oder einzelnen Personen.

Alle übrigen Schiffe müssen sich beim Einlaufen in den Travemündener Hafen eines Lootsen bedienen.

Für die Fahrt auf dem Revier zwischen Lübeck und Travemünde besteht kein Lootsenzwang.

§ 5.

Auf seewärts in den Hafen von Travemünde einlaufenden Schiffen, welche dem Lootsenzwang (§ 3) unterliegen, steht dem Lootsen allein die Befugniss zu, die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Der Schiffer hat den Lootsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe desselben aufzuhalten und dafür zu sorgen, dass die Anordnungen des Lootsen gehörig ausgeführt werden.

Insbesondere hat der Schiffer die zur Ausführung erforderlichen Befehle zu ertheilen und darauf zu halten, dass dieselben von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden.

Sollte aber der Lootse nach der Ueberzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährden oder solche Fehler machen, welche ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, so ist der Schiffer befugt, den Lootsen ausser Thätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu übernehmen.

Ein solcher Fall muss aber vom Schiffer gleich nach seiner Ankunft dem Lootsenkommandeur bezw. dem Hafenmeister zur weiteren Untersuchung angezeigt werden.

Der Schiffer hat dem Lootsen den Tiefgang des Schiffes anzugeben und ihm jede verlangte Auskunft über die Eigenschaften des Schiffes gewissenhaft zu ertheilen, nicht minder ihn — — — — — — — — — — — —
— — — — vom Bestande der Ladung zu benachrichtigen.

V. Schifffahrt auf dem Revier und in den Häfen.

§ 11.

Vor dem Passiren der in den Häfen und auf dem Reviere befindlichen Fähren müssen Dampfschiffe in Fahrt rechtzeitig ein Signal mit der Dampfpfeife geben.

Jeder Dampfer in Fahrt hat bei Dunkelheit, Nebel, dickem Wetter oder Schneefall an jeder Biegung des Fahrwassers sich durch ein lang gezogenes Signal mit der Dampfpfeife bemerkbar zu machen.

Zum Signalisiren ihres Abganges haben in den Häfen die Dampfschiffe sich nur der Glocke zu bedienen.

§ 12 (in der Fassung vom 26. Januar 1889).

Alle Schiffe dürfen die Häfen und die Strecke des Reviers zwischen dem Eingange des Lübecker Hafens und dem auf der Krummen Insel errichteten Dreieckszeichen mit der Aufschrift: 1 Kilometer nur mit ganz schwacher Fahrt passiren.

Die Revierstrecken im Durchstiche durch die Schlutuper Landspitze sowie

zwischen dem untersten Ende des Faschinendammes unterhalb der Herrenfähre und dem Dreieckszeichen auf der Krummen Insel mit der Aufschrift: 1 Kilometer dürfen von den Schiffen ebenfalls nur in langsamer Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 Minuten pro Kilometer (gleich $6^1/_2$ Knoten) passirt werden.

Auf letztgenannter Strecke sind die Kilometerabstände durch Dreieckszeichen, die Entfernungen von 0,5 Kilometer zwischen denselben durch kleinere Vierecks-zeichen am rechten Ufer auf dem Treidelstieg markirt.

§ 13.

Auf den in § 12 genannten Strecken des Reviers dürfen Dampfschiffe sich gegenseitig in der Fahrt nicht überholen.

Wenn auf diesen Strecken ein Dampfschiff ein vorausfahrendes Segelschiff überholen will, so muss es demselben dies durch Signale mit der Dampfpfeife und durch Zuruf zu erkennen geben. Darauf hat das Segelschiff nach dem Ufer unter Lee abzuhalten, und passirt alsdann das Dampfschiff das Segelschiff auf der Luvseite.

§ 14.

Wenn auf den in § 12 erwähnten Revierstrecken Dampfschiffe einander begegnen, so hat das stromaufwärts fahrende Schiff seine Fahrt zu mässigen, nöthigenfalls zu stoppen, bis das stromabwärts fahrende passirt ist.

Begegnet hier ein Dampfschiff einem Segelschiffe, so muss das Dampfschiff seine Fahrt so lange mässigen und nöthigenfalls stoppen, bis der Segler passirt ist. Auf bugsirende Dampfschiffe finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

§ 15.

Wenn Dampfschiffe kleineren Fahrzeugen oder Schiffen mit geringer Bordhöhe begegnen, oder solchen vorbeifahren, oder wenn sie Fährstellen, Baggermaschinen, Prähme oder im Bau befindliche Stromwerke passiren, so haben sie sich möglichst von denselben entfernt zu halten und so langsam zu fahren, dass jede Beschädigung durch das Dampfschiff selbst, durch den verursachten Wellenschlag oder durch das Saugen der Schrauben vermieden wird. Nöthigenfalls ist die Maschine zu stoppen oder dem Schiffe eine rückgängige Bewegung zu geben.

§ 16.

Soweit nicht schon die Bestimmungen der §§ 14 und 15 Anwendung finden, haben Dampfschiffe entgegenkommenden Segelschiffen auszuweichen und zwar nach der Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorüberkommen können, in der Regel auf der Windseite.

§ 17.

Kleine Segelfahrzeuge und Boote sind den grösseren Segelschiffen und Dampfschiffen auszuweichen verpflichtet.

§ 18 (in der Fassung vom 7. April 1888).

Dampfbagger, welche in den Häfen, im Seegatt oder auf dem Reviere in Arbeit sich befinden, dürfen von Dampf- und Segelschiffen nur an ihrer passirbaren, durch einen rothen Ball kenntlich gemachten Seite passirt werden.

Zeigt der Dampfbagger an seinem Maste oder an einem sonst hervorragenden Punkte statt eines rothen Balles eine schwarze Flagge, so muss das dem Bagger

sich nähernde Schiff rechtzeitig stoppen und darf den Bagger erst dann passiren, nachdem die schwarze Flagge eingezogen und die passirbare Seite des Baggers durch einen rothen Ball kenntlich gemacht ist.

§ 19.

Bugsirdampfschiffe dürfen gleichzeitig nur so viel Schiffe schleppen, dass deren Mastenzahl insgesammt nicht mehr als 6 beträgt.

Flussschiffe und Ballastboote gelten hierbei für Schiffe mit einem Mast.

Die Führer der Bugsirdampfschiffe haben jederzeit auf Wind und Wetter Rücksicht zu nehmen und demgemäss die Mastenzahl nöthigenfalls so zu beschränken, dass die Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht behindert wird.

Die bugsirten Schiffe müssen in einer Linie hinter einander fahren. Nie dürfen sich dieselben neben einander befinden.

§ 20.

Wenn ein Dampfschiff, Segelschiff oder Flussschiff einem Dampfschiff, welches andere Schiffe im Schlepptau hat, begegnet und Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasselbe dem bugsirenden Dampfschiffe und den bugsirten Schiffen ausweichen (§§ 23 und 24).

§ 21.

Beim Treideln muss ein stromabwärts fahrendes Schiff einem stromaufwärts fahrenden Schiffe die Leine werfen.

Boote und Flusschiffe müssen stets Seeschiffen die Leine werfen und ihnen ausweichen.

Dampfschiffe müssen treidelnde Schiffe stets auf der äusseren Seite passiren.

§ 22.

In Fahrt befindliche Flussschiffe haben von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an sichtbarer Stelle eine Laterne, welche auf der einen Seite mit grünen, auf der anderen Seite mit rothem Glase versehen ist, zu führen, und zwar so, dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

§ 23.

Soweit die Umstände es gestatten, soll jedes in Fahrt befindliche Schiff sich an derjenigen Seite der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

§ 24.

Jedes Schiff soll durch sein Manöver so früh wie möglich anzeigen, wie es einem entgegenkommenden Schiffe ausweichen will.

§ 25.

Verholende Schiffe und Stromfahrzeuge haben sich so einzurichten, dass sie segelnden Schiffen und in der Fahrt befindlichen Dampfern nicht in den Weg kommen.

Für ein erforderlich werdendes Anhalten ist stets hinten eine Leine auszubringen.

Zu gleichem Zwecke muss auf Segelschiffen während der Fahrt auf dem Revier und in den Häfen stets ein Warpanker mit starker Leine am Hintertheile des Schiffes bereit gehalten werden.

Dampfschiffe und Segelschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang im Hafen mit Trossen verholt werden, haben ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne am Fockstag nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf, zu führen.

(Zusatz zum § 25 vom 5. Oktober 1887.)

Schiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang in den Häfen oder auf dem Revier zum Zweck des Schwoiens den Anker haben fallen lassen, haben, so lange der Anker im Grunde ist, unter Einnahme der farbigen Seitenlichter das im art. 8 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 vorgeschriebene Ankerlicht zu führen.

§ 26.

Alle auf dem Revier — mit Ausnahme des Petroleumhafens und des todten Armes bei Ballastkuhl — stillliegenden Schiffe müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimeter Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf.

(Zusatz zum § 26 vom 7. April 1888.)

Auf dem Revier und im Seegatt stillliegende Dampfbagger haben von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an ihrer passirbaren Seite in zweckentsprechender Höhe über dem Wasserspiegel ein rothes und ein weisses Licht — ersteres über dem letzteren angebracht — in kugelförmigen Laternen von mindestens 20 Centimeter Durchmesser zu führen.

Stillliegende Schiffe müssen ihre Raaen scharf anbrassen oder toppen. Auf der Strecke des Reviers zwischen Lübeck und der unteren Spitze des Faschinendammes unterhalb der Herrenfähre und in der Stulper Huk dürfen Schiffe ohne Erlaubniss des Hafenmeisters bezw. Lootsenkommandeurs nur in Fällen dringender Noth vor Anker gehen oder sich festlegen.

Die Schiffe müssen an Strompfählen oder am Ufer festgelegt werden, so dass das Fahrwasser möglichst frei bleibt.

Anker dürfen nicht in solcher Weise ausgesetzt werden, dass sie anderen Schiffen Gefahr bringen. Auch müssen Bojen senkrecht über den ausgelegten Ankern schwimmen.

Die Ueberfahrt der Fährboote darf durch Stillliegen von Schiffen niemals behindert werden.

VI. Vorschriften für die Häfen.

§ 28.

In Travemünde dürfen die dort ankernden und anlegenden Schiffe nicht an den Brückenpfählen befestigt werden, sondern müssen an den Strompfählen und den Pfählen und Ringen am Ufer vorne und hinten festgelegt und auch für den Fall eintretenden Sturmes und starker Strömung sicher und gut vertaut gehalten werden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die Anker dürfen nicht mit Bojen versehen sein.

§ 30.

Für den Hafen von Lübeck gelten die nachstehenden besonderen Vorschriften:

1. Während der Stunden von 9 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens dürfen Segelschiffe und Flussschiffe, mit Ausnahme der zur Personenbeförderung bestimmten Flussdampfschiffe auf der Untertrave, nicht in den Hafen einlaufen oder auslaufen.
3. Auf einkommenden Schiffen müssen vor der Einfahrt in den Hafen die Segel befestigt, die Klüverbäume eingenommen und die Unterraaen gehörig aufgetoppt, die Marsraaen scharf angebrasst sein.

 Ein Anker darf vor der Klüse mit dem Stock über dem Wasser hängen, der andere muss binnenbords genommen werden.
6. Auf ausgehenden Schiffen dürfen die Segel erst nach Verlassen des Hafens beigesetzt werden.

§ 31.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Jede Bewegung eines Schiffes im Hafen bedarf der Genehmigung des Hafenmeisters bezw. Lootsenkommandeurs.

§ 50.

Die in dieser Ordnung enthaltenen Vorschriften gelten, soweit anwendbar, auch für kleinere Fahrzeuge, Flussschiffe, Flösse und Leichter jeder Art.

§ 51.

Uebertretungen dieser Ordnung werden, soweit nicht die Bestimmungen des Strafgesetzbuches in Anwendung zu bringen sind, mit Geldstrafe bis zu 150 Mark, eventuell Haft bis zu 6 Wochen bestraft — — — — — — — — —

Die Schiffsführer haften für alle Geldstrafen, in welche ihre Schiffsleute verfallen.

Verordnung vom 16. Januar 1892.

Segelschiffe von mehr als 100 Kubikmeter Raumgehalt dürfen durch die Oeffnung der Drehbrücke im inneren Hafen nur unter Benutzung eines Schleppdampfers durchgehen.

Uebertretungen dieser Verordnung werden nach § 366, 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

e) Bremen, nebst Weserschifffahrtsakte.

Instruktion für die Lootsengesellschaft der freien Hansestadt Bremen zu Bremerhaven vom $\frac{\text{8. Februar}}{\text{22. August}}$ 1832.

§ 32.

Jeder Lootse ist schuldig, allemal, wenn ihn die Reihe trifft oder wenn sein Vorgesetzter ihn dazu beauftragt, sich an Bord eines jeden Schiffes, das seiner Dienste bedarf, zu begeben, die Führung desselben zu übernehmen und Alles, was in seinen Kräften steht, anzuwenden, um Schiff und Ladung sicher und unbeschädigt in den Hafen, auf den Ankerplatz oder in See zu bringen. Ein Lootse, der hierin etwas versäumt und durch dessen Schuld ein Schaden entsteht, hat, abgesehen von

den § 16 enthaltenen Verfügungen (temporäre Suspension oder gänzliche Ausschliessung vom Dienste), denselben, soweit sein Vermögen reicht, zu ersetzen.

Verordnung, betreffend Abänderung der Instruktion etc. vom 15. August 1885.

§ 34, Satz 3.

Zugleich hat der Lootse von dem Kapitän und der Mannschaft die sonstigen Nachrichten einzuziehen, welche ihm zur sicheren Führung des Schiffes dienen können. Auch hat derselbe alle die Schifffahrt auf dem Strome und die Hafenanstalten betreffenden Anordnungen nicht allein selbst zu beobachten, sondern auch den Schiffer, soweit es ihn betrifft, damit bekannt zu machen.

Als verantwortlicher Führer eines mit einem Lootsen besetzten Schiffes im Sinne der Kaiserlichen Verordnung vom 15. August 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See und vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See ist der Kapitän des Schiffes anzusehen.

Verordnung, betreffend das Lootsenwesen auf der Weser von der Stadt Bremen bis nach Bremerhaven und auf der Lesum von Vegesack bis Burg vom 1. Januar 1880.

§ 4.

Die Pflichten der Mitglieder (sc.: der Gesellschaft Bremischer Flusslootsen) sind namentlich die folgenden:

3. So lange ihre Dienste von einem Schiffe auf der bezeichneten Strecke in Anspruch genommen werden, haben sie die Führung des Schiffes zu übernehmen.

Hafenordnung für den Sicherheitshafen einschliesslich des Schifffahrtskanals und den Hafen auf dem Waller Wied vom 20. Januar 1884.

§ 4.

Wenn zwei Schiffe im Schifffahrtskanal an einander vorbeifahren, hat jedes derselben das Ruder Backbord zu legen.

Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen thunlichst langsam fahren, auch aus- oder einlaufenden Segelschiffen möglichst ausweichen oder ihre Fahrt mit Rücksicht auf dieselben hemmen. Einzelne Fahrzeuge müssen einem Schleppzuge stets ausweichen. In einem Schleppzuge dürfen zwei oder mehr Kähne nicht neben einander fahren. Ein Schleppdampfer darf keinen Kahn auf Seite nehmen.

Leichter- und sonstige kleine Fahrzeuge, die mit Bäumen geschoben oder mit Leinen vom Ufer aus gezogen werden, müssen beim Passiren von Segel- und Dampfschiffen an das gelegenste Ufer holen. Dampfschiffe dürfen ihre Räder oder Schrauben nur in einer Entfernung von mindestens 3 Metern von den Lösch- und Ladestellen in Bewegung setzen. Das An- und Ablegen muss durch Verholen mit der Leine geschehen.

Hafenordnung für den Freibezirk Bremen vom 14. Oktober 1888.

§ 2.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Vor Einnahme ihres Liegeplatzes haben die Schiffe zu drehen, so dass sie jederzeit fertig zum Auslaufen liegen.

§ 6.

Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen wie auch im Hafen langsam fahren, den Segelschiffen ausweichen oder ihre Fahrt hemmen.

Schraubendampfschiffe dürfen nahe an der Kaje ihre Schrauben nicht gebrauchen. Beim Ablassen von Dampf und heissem Wasser aus den an den Seiten der Dampfer vorhandenen Oeffnungen ist genügende Vorsicht anzuwenden, um eine Gefährdung der auf anderen passirenden oder nebenliegenden Schiffen oder Böten befindlichen Personen zu verhüten.

Wenn zwei Schiffe in den Hafen in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, so hat jedes derselben das Ruder backbord zu legen.

§ 18.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

§ 19.

Die Hafenordnung für den Sicherheitshafen einschliesslich des Schifffahrtskanals und für den Hafen auf dem Waller Wied vom 20. Januar 1884 wird für den letzteren Hafen hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Hafengesetz für Bremerhaven vom 30. März 1884.

Artikel 3.

Den die Handhabung der Hafenordnung betreffenden Anordnungen des Hafenamtes, der Hafenmeister und der Unterbeamten derselben ist Jedermann Folge zu leisten verpflichtet. Denselben, sowie den Polizeibeamten zu Bremerhaven steht das Recht zu, jederzeit die im Hafen befindlichen Schiffe zu betreten.

Artikel 4.

Handlungen und Unterlassungen, welche den vom Hafenamte erlassenen allgemeinen Vorschriften oder den besonderen Anordnungen des Hafenamtes und der Hafenbeamten zuwiderlaufen, werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mark, oder Haft bis zu 6 Wochen geahndet, vorbehältlich der nach allgemeinen Strafgesetzen verwirkten Strafen und der Verpflichtung zum Ersatze des etwa verursachten Schadens.

Wenn eine Unterlassung der Befolgung der gedachten allgemeinen Vorschriften oder besonderen Anordnungen in Frage steht, oder wenn eine denselben zuwiderlaufende Handlung auf dem Schiff vorgefallen und der Schiffsbesatzung oder den im Dienst des Schiffes beschäftigten Hülfsarbeitern zur Last zu legen ist, so wird die verwirkte Geldstrafe, falls der Schuldige vor Abgang des Schiffes nicht ermittelt und vor Gericht gestellt werden kann, gegen den Schiffsführer als Vertreter des Schiffes erkannt.

Artikel 5.

Wenn durch ein Schiff an den Hafenwerken der Vor- und Binnenhäfen oder Kajen an der Geeste oder an sonstigem öffentlichen Eigenthum ein Schaden ver-

ursacht ist, so ist der Schiffsführer als Vertreter des Schiffs zum Ersatze des angerichteten Schadens verpflichtet, sofern nicht von ihm nachgewiesen werden kann oder aus den ermittelten Umständen wenigstens die Wahrscheinlichkeit sich ergiebt, dass der Schaden ohne Verschuldung der Schiffsbesatzung und der im Dienst des Schiffes beschäftigten Hülfsarbeiter entstanden, auch nicht durch einen schadhaften Zustand des Schiffes, Tauwerks oder sonstiger Einrichtungen des Schiffes veranlasst ist.

Artikel 6.

Der Hafenmeister ist befugt, alle Arbeiten, zu welchen in Folge der Hafenordnung der Schiffsführer verpflichtet ist, im Fall der Unterlassung oder Verzögerung der Vornahme dieser Arbeiten, namentlich auch im Fall der Abwesenheit des Schiffsführers, sowie eines Vertreters oder Bevollmächtigten desselben, für Rechnung des Schiffes ausführen zu lassen.

Dies gilt insbesondere auch, wenn ein Schiff im Hafen gesunken ist und dasselbe nebst der Ladung nicht unverzüglich gehoben und herausgeschafft wird.

Ebenso ist der Hafenmeister befugt, Gegenstände, welche ohne Erlaubniss auf der Kaje lagern, für Rechnung des Eigenthümers fortschaffen zu lassen. Solche Gegenstände können, wenn der Eigenthümer dieselben nicht nach vorgängiger Aufforderung, welche im Falle seiner Abwesenheit oder Unbekanntschaft in einem öffentlichen Blatt erfolgen kann, binnen acht Wochen gegen Zahlung der Fortschaffungs- und Lagerungskosten in Empfang nimmt, für Rechnung des Eigenthümers öffentlich verkauft werden.

Artikel 7.

Für alle nach Artikel 4, Absatz 2, Artikel 5 und 6 von dem Schiffsführer, Schiffsleuten oder Arbeitern verwirkten Strafgelder, sowie schuldigen Entschädigungsbeträge und Kosten, haftet das Schiff und die Fracht vorbehältlich des Regresses des Schiffseigenthümers gegen den Schuldigen.

Artikel 9.

Für Beschädigungen der Schiffe und Güter im Hafenbezirke, mögen solche durch andere Schiffe oder durch die bei den Schiffen oder beim Löschen oder Laden beschäftigten Personen, oder durch mangelhafte Beschaffenheit der Hafenwerke und Hafeneinrichtungen, oder durch sonstige Umstände verursacht sein, ist der Bremische Staat nicht verhaftet.

Hafenordnung für Bremerhaven vom 20. Dezember 1890.

§ 1.

Kein Seeschiff von 170 Kubikmeter (oder 60 engl. Reg. Tons) Grösse oder darüber darf in eins der Hafenbassins oder einen der Vorhäfen einlaufen, ohne sich eines Hafenlootsen und Bootshülfe zu bedienen.

Der Hafenmeister ist befugt, Dampfschiffe und Leichterschiffe von dieser Verpflichtung zu befreien und dieselbe unter besonderen Umständen Schiffen unter 170 Kubikmeter aufzuerlegen.

§ 4.

Vor dem Einlaufen in den Vorhafen und während des Aufenthalts im Hafen ist der Klüverbaum einzunehmen. Die Anker müssen unter den Krahnbalken hängen. Die Raaen sind je nach Umständen anzubrassen oder zu toppen.

Der Hafenmeister kann auch die Einziehung des Besahnbaumes sowie der Davits und Seitenböte anordnen.

§ 6.

In den Vorhäfen darf kein Schiff länger, als zum Ein- oder Auslaufen erforderlich ist, verweilen. Dampfschiffen darf der Hafenmeister dies unter der Verpflichtung gestatten, bei stürmischem Wetter stets Dampf von genügender Spannkraft zu halten.

§ 7.

Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen möglichst langsam fahren, auch den aus- und einlaufenden Segelschiffen ausweichen, oder ihre Fahrt hemmen.

§ 8.

Schraubendampfschiffe dürfen beim Durchgang durch die Schleusen, sowie innerhalb einer Entfernung von 15 Metern (von der Schraube an gerechnet) vor und hinter den Schleusen ihre Schrauben nicht gebrauchen, ebenso nahe der Kaje innerhalb einer Entfernung von 10 Metern von derselben.

§ 10.

Auf allen Schiffen müssen beim Durchgang durch die Schleusen Korkfender vorhanden sein und zur Verhütung des Anstossens benutzt werden.

§ 16.

Der Schiffsführer ist für die gehörige Befestigung des Schiffes an den dafür bestimmten Landpfählen, Ringen und Bojen, sowie für die Haltbarkeit der zur Befestigung verwendeten Trossen und Ketten, und ferner für genügende Verstärkung der Befestigungen bei stürmischem Wetter und bei Spülung des Hafens (welche 10 Minuten vorher durch Läuten der Hafenglocke angezeigt wird) verantwortlich. Den etwaigen deshalbigen Weisungen des Hafenmeisters und Hafenlootsen ist Folge zu leisten. Die Befestigung der Schiffe an den Vorsetzern, Gurten, Wänden oder Treppen des Hafens ist verboten.

Zur Befestigung benutzte Ketten sind zur Schonung des Mauerwerks in genügender Weise zu umwickeln.

§ 18.

Segel, welche zum Trocknen gelöst sind, müssen bei Nacht und bei stürmischem Wetter gehörig befestigt werden.

§ 43.

Das Ausspannen von Trossen über das Hafenbassin ist ausser beim Verholen der Schiffe diesen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Hafenmeisters gestattet. Wird die Genehmigung ertheilt, so sind von Seiten des betreffenden Schiffes die Trossen unter steter Bewachung zu halten, auch Vorkehrungen zu treffen, dass durch solche Trossen der Verkehr im Hafenbassin weder behindert noch gestört wird.

§ 47.

Zuwiderhandlungen gegen obige Vorschriften werden nach Maassgabe des Artikel 4 des Hafengesetzes mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Abänderung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte (10. September 1823) und Vereinbarung der Uferstaaten der Unterweser

über neue schifffahrtspolizeiliche Vorschriften vom 9. Januar 1889, in Kraft getreten am 1. April 1889.

Polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flösserei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen.

Zweiter Abschnitt.

I. Allgemeine Vorschriften.

§ 12.

Dampfschiffe dürfen an kleineren und an tief geladenen grösseren Schiffen mit geringer Bordhöhe sowie an Baggern und Fährprähmen nicht in solcher Nähe und mit solcher Geschwindigkeit vorbeifahren, dass aus dem Wellenschlage Gefahr entstehen kann. Nöthigenfalls müssen sie die Fahrt so lange ganz hemmen, bis die Gefahr vorüber ist.

§ 13.

Das absichtliche oder fahrlässige Festfahren von Schiffen im Fahrwasser ist strafbar.

§ 14.

Flösse müssen thunlichst ausserhalb des Fahrwassers bleiben, um den Schiffen nicht hinderlich zu sein.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang dürfen Flösse überhaupt nicht fahren.

§ 15.

Zum Anlegen und Ankern am Ufer sind in der Regel die dazu bestimmten Stellen zu benutzen. Nur in Nothfällen darf auch an anderen Uferstellen angelegt werden, niemals jedoch an Buhnen, Packwerken, Uferbefestigungen, Dämmen und abbrüchigen oder ausdrücklich verbotenen Stellen.

Unmittelbar vor oder hinter Brückenpfeilern darf nur, wenn es ausdrücklich gestattet ist, angelegt oder geankert werden.

§ 16.

Im Fahrwasser dürfen nur solche Fahrzeuge, welche dasselbe nach ihrem Tiefgange nicht verlassen können, und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, wo andere Fahrzeuge noch vorbeikommen können.

Diese Vorschrift findet auf Bagger und Baggerprähme, während dieselben bei der Arbeit sind, keine Anwendung. Nach Schluss der Arbeit müssen dieselben ausserhalb des Fahrwassers, Dampfbagger wenigstens an dessen Rand, gelegt werden.

Jeder im Fahrwasser oder in dessen Nähe liegende Anker ist mit einer Boje zu bezeichnen.

Wenn ein Fahrzeug in der Nähe eines anderen ankert, so hat es sich so zu legen, dass Wind oder Strömung namentlich zur Wendezeit die Fahrzeuge nicht auf einander treiben können.

§ 19.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Dampfschiffe haben sich von den Ufern sowie von Strombauten und Baggern möglichst entfernt zu halten. In der Nähe von als gefährdet bezeichneten oder im Bau begriffenen Stellen, sowie in starken Krümmungen des Fahrwassers dürfen sie nur mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

II. Besondere Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstossens der Fahrzeuge.

A. Für die Stromstrecke unterhalb Bremerhavens.

§ 22.

Für die Stromstrecke unterhalb Bremerhavens bewendet es bei den Vorschriften der Kaiserlichen Verordnungen vom 7. Januar 1880 und 16. Februar 1881. Ausserdem findet auch die Vorschrift des § 32 Anwendung.

B. Für die Stromstrecke oberhalb Bremerhavens.

§ 23.

Jeder Schiffs- oder Flossführer hat dafür zu sorgen, dass die zur Ausführung der folgenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Fahrzeuge vorhanden sind.

§ 24.

Von den folgenden Vorschriften kommen diejenigen für Dampfschiffe auf alle Dampfschiffe und Dampfprähme, welche unter Dampf sind, mögen sie zugleich unter Segel sein oder nicht, diejenigen für Segelschiffe auf alle anderen Schiffe zur Anwendung.

§ 25.

Die in §§ 26—33 erwähnten Lichter und keine anderen müssen bei jedem Wetter vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

§ 26.

Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) an oder vor dem Fockmast oder an einer anderen genügend sichtbaren Stelle und in einer Höhe von nicht weniger als 3 Metern über dem Schiffsrumpf ein helles weisses Licht so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist.

b) (gleichlautend mit art. 3 Absatz b) der Kaiserlichen Verordnung).

c) (gleichlautend mit art. 3 Absatz c) der Kaiserlichen Verordnung).

d) Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

§ 27.

(Gleichlautend mit art. 4 der Kaiserlichen Verordnung, aber mit dem Zusatz:)

Schleppt ein Dampfschiff an einer oder an jeder seiner beiden Seiten ein oder mehrere andere Schiffe, so gelten die so gekuppelten Schiffe als Ein Schiff und es sind die Seitenlichter nur an den beiden freien Aussenseiten zu führen.

§ 28.

Jedes Segelschiff, welches in Fahrt ist, und jedes geschleppte Fahrzeug muss dieselben Lichter führen, welche durch § 26 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichts, welches es niemals führen darf.

Werden neben einander gekuppelte Fahrzeuge geschleppt, so gelten sie als Ein Schiff und es sind die Seitenlichter nur an den freien Aussenseiten zu führen.

Baggerprähme (Baggerschuten), welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, haben nur ein helles weisses Licht zu zeigen.

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote, welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, sind nicht verpflichtet, aber befugt, ein helles weisses Licht oder Flackerfeuer oder beides zu zeigen.

§ 29.

(Gleichlautend mit art. 7 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 30.

Vor Anker liegende Schiffe, einerlei ob Dampfschiffe oder Segelschiffe, mit Einschlus von Baggerprähmen (Baggerschuten) müssen ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimeter Durchmesser führen und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar wird.

Vor Anker liegende offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote mit Ausnahme von Baggerprähmen (Baggerschuten) dürfen keinerlei Licht zeigen.

Vor Anker liegende Flösse müssen an jedem der beiden Enden ein helles weisses Licht zeigen.

§ 31.

(Gleichlautend mit art. 9 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 32.

Dampfbagger haben nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern an beiden Enden ein helles weisses Licht zu zeigen. Ausserdem müssen sie die für Schiffe passirbare Seite durch ein rothes und ein weisses Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, bei Tage aber durch einen rothen Ball bezeichnen.

§ 33.

(Gleichlautend mit art. 11 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 34.

Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder mit einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, sowie mit einem wirksamen Nebelhorn und einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem wirksamen Nebelhorn und mit einer kräftig tönenden Glocke und ein Floss mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden:

a) (Gleichlautend mit art. 12 Absatz a) der Kaiserlichen Verordnung.)
b) (Gleichlautend mit art. 12 Absatz b) der Kaiserlichen Verordnung, nur ist in Klammer beigefügt hinter „mit Steuerbordhalsen“ [über Backbord], „mit Backbordhalsen“ [über Steuerbord]).
c) Ein Floss in Fahrt muss mindestens alle 2 Minuten die Glocke läuten.
d) Dampfschiffe, Segelschiffe und Flösse, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle 2 Minuten die Glocke läuten.

§ 35.

(Gleichlautend mit art. 13 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 36.

(Gleichlautend mit art. 14 der Kaiserlichen Verordnung, nur ist in Klammer beigefügt bei Absatz b) hinter „mit Backbordhalsen“ [über Steuerbord], „mit Steuerbordhalsen“ [über Backbord]).

§§ 37 bis 39.

(Gleichlautend mit art. 15 bis 17 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 40.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe oder Floss in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine Fahrt mindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

§§ 41 bis 43.

(Gleichlautend mit art. 19 bis 21 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 44.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Fahrzeugen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

§ 45.

(Gleichlautend mit art. 23 der Kaiserlichen Verordnung.)

§ 46.

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder den Eigenthümer, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern und Signalen (im Uebrigen gleichlautend mit art. 24 der Kaiserlichen Verordnung).

§ 47.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich des Schifffahrtsverkehrs in den Hafenbezirken gelten.

§ 49.

Zuwiderhandlungen gegen die obigen Vorschriften werden, wenn nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark bestraft.

f) Hamburg, sowie die preussischen Elbschifffahrtsverordnungen.

Zollregulativ für die Unterelbe vom 28. Juni 1888, in Kraft seit dem Tage des Zollanschlusses Hamburgs.

§ 7.

Schiffe, welche über die Zollgrenze bei Cuxhaven aus See eingehen und nach dem Freihafen oder einem Zollhafen an der Unterelbe bestimmt sind, sowie Schiffe, welche von dort seewärts ausgehen, sind, sofern sie einen auf das Zollinteresse vereideten Lootsen an Bord haben, für den gedachten Verkehr von jeder zollamtlichen Anmeldung und Abfertigung befreit, wenn sie unausgesetzt während der Fahrt nachstehende Zeichen (Zollzeichen) führen: —

b) bei Nacht zwei Laternen, und zwar die obere mit weissem, die untere mit grünem Lichte an der Stelle, wo am Tage die zu a) erwähnte Zollflagge gezeigt wird (d. h. am hinteren Mast, und zwar in der Regel an der Gaffel, oder auf dem Flaggenstock am Heck).

Kleinere Schiffe können die Laternen auch zwischen dem hinteren Mast und Want führen.

Die Laternen müssen so eingerichtet und angebracht sein, dass sie nicht nach vorn scheinen, sondern ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von 12 Kompassstrichen, und zwar 6 Strich nach jeder Seite hinten hinauswerfen.

§ 32.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Anordnungen werden, soweit nicht die Strafen der §§ 134 bis 151 des Vereinszollgesetzes Anwendung finden, in Gemässheit des § 152 daselbst mit einer Ordnungsstrafe bis zu 150 Mark geahndet.

Polizeiverordnung der Königlichen Landdrostei Lüneburg vom 12. Juli 1888: Zum Schutze der Korrektions- und Uferwerke für die Elbstrecke von Harburg abwärts

und gleichlautend:

Polizeiverordnung der Königlichen Regierung zu Schleswig vom 18. Juli 1888*) für die Elbstrecke von Altona abwärts.

Auf Grund des § 11 der Königlichen Verordnung vom 20. September 1867, betreffend die Polizeiverwaltung in den neuerworbenen Landestheilen, verordnen wir in Ausführung der im § 366 sub No. 10 des Reichsstrafgesetzbuches wegen Erhaltung der Sicherheit auf den Wasserstrassen enthaltenen Vorschriften für die Elbstrecke von Altona abwärts Folgendes:

§ 1.

Die Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe dürfen die im Bau begriffenen, am Tage mit einem rothen Ball, bei Nacht mit einem weissen Licht bezeichneten Korrektions- und Uferwerke nur in langsamer Fahrt passiren.

*) Beide Verordnungen gelten nur für die zum preussischen Gebiete gehörigen Theile der Elbe.

Die ausgelegten Dampfbagger bezw. die Taucherglocke, welche an der zu passirenden Seite mit einem rothen Ball, bei Nacht zu beiden Seiten mit einem weissen und an der zu passirenden Seite über demselben mit einem rothen Lichte bezeichnet sind, sind von allen Schiffen nur an der (sc. als passirbar) bezeichneten Seite, und zwar von Dampf- und Dampfschleppschiffen nur in langsamer Fahrt zu passiren.

§ 2.

Dampf- und Dampfschleppschiffe dürfen auch die zu den Dampfbaggern gehörenden Fahrzeuge, namentlich die Transportschuten und die mit dem Verholen der Anker und Bojen beschäftigten Baggerboote, sowie die Taucherglocke nur in langsamer Fahrt passiren.

§ 3.

Bei eintretender Gefahr für die bei den Wasserbauwerken oder auf den Baggern und Baggerfahrzeugen, auf der Taucherglocke, sowie in den Transportschuten beschäftigten Mannschaften sind während der Vorbeifahrt der Dampfschiffe deren Räder oder Schrauben so lange zu hemmen, bis die erregte Wasserbewegung sich hinreichend gelegt hat.

§ 4.

Zuwiderhandlungen der Schiffsführer und Schiffsmannschaften gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung werden, sofern nach den Strafgesetzen nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haftstrafe geahndet.

Bekanntmachung, betreffend die Bezeichnung der Dampfbagger auf der Elbstrecke von Altona abwärts.

Im Anschluss an die im § 1 Absatz 2 der Polizeiverordnung für die Elbstrecke von Altona abwärts vom 18. Juli 1888 enthaltene Bestimmung, welche lautet:

> Die ausgelegten Dampfbagger bezw. die Taucherglocke, welche an der zu passirenden Seite am Tage mit einem rothen Ball, bei Nacht mit einem weissen und an der zu passirenden Seite über demselben mit einem rothen Lichte bezeichnet sind, sind von allen Schiffen nur an der bezeichneten Seite, und zwar von Dampfschiffen und Dampfschleppschiffen nur in langsamer Fahrt zu passiren,

wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass bei den Regulirungsarbeiten auf der Unterelbe die Dampfbagger bezw. die Taucherglocke bei Nacht nicht nur an der zu passirenden Seite mit einem weissen und darüber mit einem rothen Lichte bezeichnet, sondern auch an der nicht passirbaren Seite mit einem weissen Lichte versehen sein werden.

Schleswig, 6. September 1888.

Königliche Regierung.

1. Die Polizeiverordnung für die Elbstrecke von Altona abwärts vom 18. Juli 1888 wird dahin ergänzt, dass nicht nur Dampfbagger, sondern Bagger aller Art von Dampfschiffen und Dampfschleppschiffen in langsamer Fahrt zu passiren sind.

2. Zuwiderhandlungen der Schiffsführer und Schiffsmannschaften gegen diese

Vorschrift werden, sofern nach den Strafgesetzen nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark geahndet.

Schleswig, 18. März 1889.

Königliche Regierung.

Polizeiverordnung:

Für die Fahrt längs der Elbstrecke von der Bösenberg-Janke'schen Lösch- und Ladestelle bis zur Harmstorff'schen Landungsbrücke haben die Führer von Dampfschiffen die Kraft der Maschine so frühzeitig und in dem Grade zu ermässigen, dass die **gewöhnliche** Fahrgeschwindigkeit mindestens um die Hälfte vermindert wird.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift werden mit Geldstrafe von 5 bis 30 Mark bestraft, an deren Stelle im Nichtbeitreibungsfalle verhältnissmässige Haft tritt.

Blankenese, 5. Januar 1889.

Der Königliche Kirchspielvogt.

Die Bestimmungen der Polizeiverordnung der Königlichen Regierung zu Schleswig vom 18. Juli 1888, betreffend den Schiffsverkehr auf der Elbstrecke von Altona abwärts, werden hierdurch auf die Hamburgischen Strecken der Oberelbe, Norderelbe, Süderelbe, des Reiherstiegs und der Unterelbe ausgedehnt.

Zuwiderhandlungen der Schiffsführer und Schiffsmannschaften gegen die Vorschriften dieser Paragraphen werden, sofern nach den Strafgesetzen nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, in Gemässheit des § 366, 10 des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 30 Mark oder mit entsprechender Haft geahndet.

Hamburg, 10. März 1889.

Die Polizeibehörde.

Uebereinkommen zwischen Preussen, den Thüringischen Staaten, Oldenburg, Braunschweig, Anhalt, Lübeck, Bremen und Hamburg wegen Herbeiführung übereinstimmender Maassregeln zum Schutze und zur Hebung der Fischerei, ratifizirt 29. März und 6. April 1878.

§ 17.

Der Betrieb der Fischerei in schiffbaren Gewässern darf die Schifffahrt nicht hindern oder stören.

Feste oder schwimmende Fischereivorrichtungen und alle sonstigen Fanggeräthe müssen so aufgestellt oder ausgelegt werden, dass die freie Fahrt der Schiffe und Fähren in nachtheiliger Weise nicht behindert wird.

Gesetz, betreffend die Ausübung der Fischerei im Hamburgischen Staate vom 8. Juli 1878.

§ 16.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Fischereivorrichtungen, die am Ufer eines fliessenden Gewässers oder im Flussbett befestigt oder verankert sind, sowie schwimmende Netze dürfen gleichzeitig auf derselben oder auf der entgegengesetzten Uferseite nur in einer Entfernung von

einander ausgeworfen oder angebracht sein, welche mindestens das Dreifache der Längenausdehnung des grössten Netzes beträgt. Derartige Fischereivorrichtungen dürfen ferner sich niemals weiter als über die Hälfte des Wasserlaufes in seiner Breite — bei gewöhnlichem niedrigen Wasserstande vom Ufer aus gemessen — erstrecken.

Hamburger Verordnungen.

Bekanntmachung vom 2. Januar 1841.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

2. Gehen 2 Dampfschiffe zugleich die Elbe herauf oder hinunter, so muss in den engeren Strecken des Fahrwassers das langsamer gehende sich links halten und das andere rechts vorbeilassen, wogegen dieses ihm nicht links vorbeifahren darf.

Bekanntmachung vom 1. September 1858.

Der Schlusspassus lautet:

und sind sowie die Bekanntmachung der Schifffahrt- und Hafendeputation vom 2. Januar 1841, soweit sie mit jetziger Bekanntmachung nicht im Einklang stehen, ausser Kraft gesetzt.

Hamburger Hafenordnungen.

Verordnung für die Kapitäne der Dampfschiffe vom 23. April 1838.

Jedes ankommende oder abgehende Dampfschiff muss 5 Minuten vor Ankunft oder Abgang mit der Schiffsglocke läuten, damit beim Abgehen die Boote und Jollen Gelegenheit haben, sich zu entfernen.

Ferner darf jeder Kapitän eines Dampfschiffes beim Abgehen wie beim Ankommen, wenn er bei dem Hamburgischen und Altonaischen Hafen*) vorbeifährt, und zwar bis zu dem unterhalb Altona liegenden Judenthore, und beim Ankommen von diesem Punkte an nur langsam und mit halber Kraft fahren, um den dort liegenden Schiffen, Schuten und Kähnen keinen Schaden zuzufügen.

Da nun bei Hemmung der vollen Kraft einige Zeit erfordert wird, **ehe die Wirkung dieser Hemmung bemerkbar wird,** so ist jeder Kapitän verpflichtet, die Kraft der Dampfmaschinen so frühzeitig zu mildern, dass bei den angegebenen Orten das Schiff sich nur mit halber Kraft bewegt.

Mandat vom 30. April 1856.

Verbot an kleinere See-, Flussschiffe und oberländische Kähne, an anderen Stellen als am Steinwärder, und zwar ausserhalb des Fahrwassers zum Anker zu gehen.

Revidirte Verordnung, betreffend Benutzung des Hamburger Hafens vom 18. April 1866, in Kraft seit 1. Juni 1866.

(§ 2.) Sämmtliche den Hafen besuchenden Schiffe sind der Aufsicht des Hafenmeisters unterworfen, und die Kapitäne derselben sind verpflichtet, den ihnen

*) Da der Altonaische Hafen niemals zum Hamburger Jurisdiktionsgebiete gehört hat, so ist diese Bestimmung eine Kompetenzüberschreitung und also auf preussischem Gebiet nicht einmal für Hamburgische Schiffer gültig.

von demselben direkt oder durch dessen Gehülfen oder durch die Hafenlootsen zu ertheilenden Weisungen unweigerlich Folge zu leisten.

(§ 3.) Kein Schiff oder Fahrzeug darf mit vollen oder losen Segeln in den Hafen kommen.

(§ 6.) Die Ankerarme müssen innerhalb des Schiffbords gelegt, sowie Klüverbaum, Stampfstock, Brassbäume und sonstige hervorragende Gegenstände eingenommen werden.

(§ 14.) Im Fahrwasser ausserhalb der Pfähle dürfen keine Schiffe vor Anker liegen bleiben, damit auf- oder abgehende Schiffe nicht in ihrer Fahrt behindert werden.

Bekanntmachung wider die Behinderung der Seedampfschiffe im Sandthorhafen durch andere Fahrzeuge vom 20. August 1866.

Alle Fahrzeuge, die durch das Ostergatt passiren wollen, haben sich vor den durchfahrenden Dampfschiffen in Acht zu nehmen.

Um Kollisionen möglichst zu vermeiden, wird, wenn Dampfschiffe erwartet werden, bei oder nach Eintritt der betreffenden Fluth ein schwarzer Ballon auf der östlichen Duc d'Albe im Ostergatt aufgezogen. Während der Nacht wird regelmässig daselbst ein rothes Licht brennen.

Das Zeichen soll den übrigen Fahrzeugen zur Warnung dienen, um passirenden Dampfschiffen rechtzeitig freies Fahrwasser einzuräumen.

Schuten insbesondere dürfen sich dann nur an den Seiten des Fahrwassers bewegen.

Verordnung, betreffend die ankommenden und abgehenden Dampfschiffe vom 30. April 1869.

Gleichlautend mit der Verordnung vom 23. April 1838 (siehe auch die Anmerkung daselbst).

Verordnung, betreffend die Anwendung von Nebelsignalen vom 9. Mai 1873.

Bei Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, ist jeder Führer eines Dampfbootes, wenn er bei den Hamburgischen und Altonaischen*) Häfen vorbeifährt, oder beim Aus- und Eingehen in die Häfen, verpflichtet, die Dampfpfeife mindestens jede Minute ertönen zu lassen.

Bekanntmachung, betreffend Signale auf den im Fahrwasser der Elbe arbeitenden Dampfbaggern vom 18. April 1876.

Die im Fahrwasser der Elbe**) arbeitenden Dampfbagger zeigen bei Nacht an beiden Seiten ein zirka 9 Meter über Wasser angebrachtes weisses Licht und an der Seite, an welcher die Schiffe die Bagger zu passiren haben, ausserdem noch ein rothes Licht über dem weissen.

Bei Tage wird eine rothe Flagge an der Seite der Bagger, an welcher die Schiffe dieselben passiren müssen, aufgezogen.

*) Das ist eine Kompetenzüberschreitung, soweit das Gesetz auch für nichthamburgisches Gebiet gelten will.

**) Soweit das Gesetz auch für die nicht unter Hamburger Jurisdiktion stehenden Theile der Elbe gelten will, s. vorige Anmerkung.

Schiffsführer und Lootsen haben dementsprechend zu verfahren, bei 36 Mark Strafe im Uebertretungsfalle.

Bekanntmachung, betreffend die Fahrt der Dampfschiffe im Sandthor- und Grasbrookhafen vom 21. Juni 1877.

(Gleichlautend mit der Verordnung vom 30. April 1869, welche nunmehr auch für die Fahrt im Sandthor- und Grasbrookhafen gelten soll.)

Bekanntmachung, betreffend den Verkehr in den hiesigen Häfen und im Fahrwasser der Elbe*) vom 10. November 1879.

1. Das Anhaken von Schuten oder anderen Fahrzeugen an Schleppdampfer oder an von denselben bugsirte Fahrzeuge ist ohne Genehmigung des Führers des Schleppdampfers nicht gestattet.

2. Das Ankerwerfen im Brookthorhafen unter der Ericus-Drehbrücke und auf beiden Seiten des dort versenkten Telegraphenkabels ist untersagt.

3. Die Grenze des Ankerplatzes längs des St. Pauli gegenüberliegenden Elbufers von dem Schanzengraben bis zur Mündung des Köhlbrandes ist durch drei schwarze Tonnen bezeichnet.

Ueber diese Grenze hinaus dürfen Fahrzeuge nicht ankern.

4. Das Ankern und Verankern von Schiffen im südlichen Fahrwasser bei Neumühlen ist verboten und nur im nördlichen Fahrwasser unterhalb des Kais in Neumühlen gestattet.

Die südliche Grenze dieses Ankerplatzes ist durch zwei spitze roth und weiss angestrichene Bojen festgestellt.

Nur nördlich von der Flucht dieser Bojen unterhalb der östlichen Boje dürfen Schiffe zu Anker gebracht werden.

Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 23. Januar 1880,

wonach auf dem Elbreviere**) von Cuxhaven bis zu der über die Nordelbe führenden Eisenbahnbrücke die Vorschriften der am 1. September 1880 in Kraft tretenden Kaiserlichen Verordnung über die Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See nicht nur von Seeschiffen, sondern auch von allen Flussfahrzeugen zu beobachten sind.

Das Strassenrecht sei gleichlautend in:

Deutschland.	Oesterreich-Ungarn.
England.	Belgien.
Frankreich.	Niederlande.
Italien.	Dänemark.

*) Soweit dieses Gesetz für die nicht unter Hamburger Jurisdiktionshoheit stehenden Theile der Elbe gelten will, ist es jedenfalls für alle, auch für Hamburger Schiffer ungültig.

**) s. vorige Anmerkung.

Soweit die Bekanntmachung nur eine Auslegung der Kaiserlichen Verordnung geben will, ist gegen die Richtigkeit im Grossen und Ganzen nichts zu bemerken. Ein juristischer Werth wird ihr dadurch nicht gegeben. Die Deputation für Handel und Schifffahrt ist zur Aufhebung der Verordnung vom 9. Mai 1873 nicht kompetent.

Schweden.	Griechenland.
Norwegen.	Nord-Amerika.
Russland.	Chile.
Spanien.	Neu-Süd-Wales.
Portugal.	

Eine Ausnahme sei gemacht für Fischerfahrzeuge in:

Grossbritannien.	Russland.
Holland.	

Hamburgische Bekanntmachung, betreffend das Ankern von Seefischerfahrzeugen im Fahrwasser bei Cuxhaven vom 16. Dezember 1880.

Da in letzter Zeit das Ankern von Seefischerfahrzeugen im Fahrwasser unterhalb Cuxhaven und das Versperren desselben mit Netzen, namentlich auf der Strecke zwischen dem Feuerschiff III und der äusseren Station der Lootsgalliote, in einer die Sicherheit der Schifffahrt bedrohenden Weise, welche bereits zu mehreren Unfällen Anlass gegeben hat, vorgekommen ist, so wird hiermit angeordnet, dass die Seefischerfahrzeuge nur so vor Anker gelegt werden dürfen, dass das Fahrwasser für das Manöveriren von Segel- und Dampfschiffen frei bleibt.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Bekanntmachung vom 24. März 1881.

Zur Erhaltung der Sicherheit der Schifffahrt in den hiesigen Häfen, namentlich in Rücksicht auf die daselbst verkehrenden Schuten, Kähne und Ruderboote, wird den Führern der Personen- und Schleppdampfschiffe zur Pflicht gemacht, in den hiesigen Häfen mit mässiger Geschwindigkeit zu fahren und die grösstmögliche Vorsicht zu beobachten.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis 14 Tagen.

Bekanntmachung vom 21. Februar 1888.

Es wird hierdurch verordnet, dass der Verkehr durch die Baakenbrücke mit nicht geschleppten Schuten und Jollen nur durch die Brückenöffnung zwischen dem Mittelpfeiler und dem östlichen Strompfeiler gestattet ist.

Die Brückenöffnung zwischen dem Drehpfeiler und dem westlichen Strompfeiler ist dem Verkehr grösserer und im Schlepptau von Dampfschiffen befindlicher Fahrzeuge vorbehalten und darf von solchen nur dann passirt werden, wenn keine anderen Fahrzeuge sich in dieser Durchfahrt befinden.

Die Führer aller diese Brückenöffnung passirenden Dampfschiffe werden angewiesen, langsam zu fahren und ihre Maschine demgemäss in 100 Meter Entfernung von der Durchfahrt auf langsamen Gang zu stellen.

Schleppdampfer dürfen mit mehr als drei angehängten Fahrzeugen, von denen höchstens zwei nebeneinander befestigt sein dürfen, die vorgedachte Brückenöffnung nicht passiren.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

Bekanntmachung vom 7. September 1889.

Das Hinlegen und Festmachen von Fahrzeugen ausserhalb der Pfahlreihe im Fahrwasser des Zollkanals ist verboten.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

Bekanntmachung vom 1. Februar 1889, betreffend die Lichterführung der im Fahrwasser der Elbe bei St. Pauli oder an einer anderen Stelle der Hafengegend schwoienden Schiffe und die mit der Dampfpfeife bezw. Glocke zu gebenden Signale.

§ 1.

Im Hinblick auf art. 25 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 wird hierdurch verordnet, dass die Führer der aufkommenden Schiffe, welche im Fahrwasser der Elbe bei St. Pauli oder an einer anderen Stelle der Hafengegend schwoien, um sofort an ihren Liegeplatz zu gelangen, während der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, so lange das Schiff im Schwoien begriffen ist, die in den art. 3 bezw. 6 der gedachten Verordnung für in Fahrt befindliche Schiffe vorgeschriebenen Lichter zu führen und zugleich in der Nähe des Hecks ein helles weisses Licht beständig derart auf und nieder zu bewegen haben, dass es den anderen sich nähernden Schiffen immer sichtbar bleibt.

Während des Manövers des Schwoiens und zwar einerlei, ob dieses unter Benutzung des Ankers oder mit Hülfe von Schleppdampfern geschieht, ist zur Warnung für die in der Nähe befindlichen Schiffe auf Dampfschiffen eine Reihe auf einander folgender kurzer Töne mit der Dampfpfeife zu geben, auf Segelschiffen mit der Glocke zu läuten. Diese Signale sind in kurzen Zwischenräumen zu wiederholen.

§ 2.

Schiffe, welche im Fahrwasser der Hafengegend liegen bleiben und vor Anker liegend schwoien, unterliegen der Vorschrift in art. 8 jener Verordnung. Während des Schwoiens ist auf diesen Schiffen die Glocke zur Warnung für in der Nähe befindliche Schiffe in kurzen Zwischenräumen ertönen zu lassen.

§ 3.

Die Führer der aufkommenden Dampf- und Segelschiffe, welche auf der im § 1 bezeichneten Elbstrecke schwoien wollen, werden angewiesen, darauf zu achten, dass sie die überholenden oder ihnen entgegenkommenden Schiffe nicht behindern, vielmehr dieselben thunlichst vorher passiren lassen.

§ 4.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden, soweit nicht nach Maassgabe der Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 im Zusammenhalt mit dem § 145 des Strafgesetzbuches eine höhere Strafe verwirkt ist, auf Grund des § 366, 10 des Strafgesetzbuches geahndet.

Diese Verordnung tritt an die Stelle der Bekanntmachung des Senats vom 23. Mai 1887 und der durch die Deputation für Handel und Schifffahrt erlassenen Instruktion für die Lootsen der aufkommenden und abgehenden Schiffe auf der Wasserstrasse Hamburg-Altona vom 11. August 1884.

Revidirte Bekanntmachung, betreffend den Verkehr in den hiesigen Häfen und im Fahrwasser der Elbe vom 27. November 1889.

1. Das Anhaken von Schuten oder anderen Fahrzeugen an Schleppdampfer oder an von denselben bugsirte Fahrzeuge ist auch mit Genehmigung des Führers der Schleppdampfer nicht gestattet.
2. Die Schuten oder anderen Fahrzeuge müssen, während sie geschleppt werden, beaufsichtigt sein und dürfen von der Besatzung nicht verlassen werden.
3. Das Ankerwerfen im Brookthorhafen unter der Ericusdrehbrücke und auf beiden Seiten des dort versenkten Telegraphenkabels ist untersagt.
4. (In der Fassung vom 20. Juli 1892): Die nördliche Grenze des Ankerplatzes für kleine Fahrzeuge vor dem Maakenwärder, vom Köhlbrand elbabwärts, ist durch die rothe stumpfe Tonne A an der Köhlbrandmündung und durch die ebenfalls rothe stumpfe Tonne S den Altonaer Gaswerken gegenüber bezeichnet.

 Ueber diese Grenze hinaus dürfen Fahrzeuge nicht ankern.
5. Das Ankern und Verankern von Schiffen im südlichen Fahrwasser bei Neumühlen ist verboten und nur im nördlichen Fahrwasser unterhalb des Quais in Neumühlen gestattet. Die südliche Grenze dieses Ankerplatzes ist durch eine spitze schwarze Tonne No. 15 und eine graue stumpfe Tonne festgestellt. Nur nördlich von der Flucht dieser beiden Tonnen, unterhalb der östlichen Tonne, dürfen Schiffe zu Anker gebracht werden.*)

 Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

Bekanntmachung vom 1./9. April 1890.

Den im oberen Theile des Cuxhavener Hafens vom Tonnenloche bis zur Drehbrücke an den Vorsetzen oder Pfählen liegenden Dampfern ist es verboten, zur Zeit des Niedrigwassers, d. h. 2 Stunden vor und 2 Stunden nach Niedrigwasserzeit ihre Schiffsschrauben in Thätigkeit zu setzen.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 150 Mark oder Haft.

Bekanntmachung vom 2. April 1890.

Unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1886, betreffend das in den hiesigen Häfen zur Verwendung gelangende elektrische Licht wird hierdurch verfügt, dass auf allen Schiffen, auf welchen elektrisches Licht zur Verwendung kommt, der Lichtschein durch Schirme soweit abgeblendet werden muss, dass derselbe lediglich die zum Zwecke des Beladens oder Entlöschens des betreffenden Schiffes erforderliche Wasserfläche erhellt. — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

*) Auch mit dieser Bekanntmachung erlaubt sich Hamburg den üblichen, aber nichtigen Eingriff in das preussische Gesetzgebungsrecht.

Bekanntmachung vom 8. September 1890.

Zur Bezeichnung der unter dem Flussbett des Reiherstiegs liegenden Wasser- und Gasdüker ist an jeder Seite des Ufers der vorbenannten Wasserstrasse eine Warnungstafel angebracht.

Das Ankerwerfen und Treiben vor schleppenden Ankern auf dieser durch die Warnungstafeln bezeichneten Wasserstrecke wird hiermit untersagt.

Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen.

Bekanntmachung vom 9. Juli 1892.

Es wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Fahrwasser der Elbe bei Finkenwärder und in Köhlfleth im Anschluss an die Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 18. September 1873, betreffend die Benutzung des Fahrwassers nach Finkenwärder und an die Bestimmung in Absatz 5 der Revidirten Bekanntmachung eines Hohen Senates vom 27. November 1889, betreffend den Verkehr in den hiesigen Häfen und im Fahrwasser der Elbe verordnet wird, wie folgt:

1. In der tiefen Fahrrinne des Köhlfleths vom Elbfahrwasser bis Finkenwärder muss das Fahrwasser stets für den durchgehenden Schiffsverkehr freigehalten werden. Es ist nicht gestattet in demselben zu ankern; auch ist das Auswerfen von Ankern, Draggen oder anderen für die Schifffahrt gefährlichen Gegenständen untersagt.
2. Im Hauptfahrwasser der Elbe zwischen der grauen, stumpfen, vor Neumühlen verankerten Rhedetonne und der schwarzen, spitzen Tonne Nr. 12 unterhalb der Königsbaake ist das Ankern in der Regel verboten und nur ausnahmsweise für den Fall gestattet, dass die Erreichung einer der unter 3 zu bezeichnenden Ankerplätze durch Strom-, Wind- oder Witterungsverhältnisse unmöglich gemacht ist und nur so lange diese Verhältnisse andauern.*)
3. Das Ankern ist gestattet:
 a) im Elbfahrwasser nördlich und westlich von der Flucht der vor Neumühlen verankerten grauen, stumpfen Rhedetonnen und der zunächst elbabwärts von ersteren verankerten schwarzen, spitzen Tonne No. 15.
 b) auf oder nördlich von der Flucht der schwarzen, spitzen Tonnen No. 15 bis 12 am Böhnhasensand,
 c) südlich von der Richtungslinie: Königsbaake bei Finkenwärder und rothe, stumpfe Tonne R S querab vom Nienstedtener Kirchthurm.
5. Die Führer und Mannschaften der Schiffe und Fahrzeuge haben den Anordnungen des Hafenaufsehers in Finkenwärder zur Erhaltung der Ordnung im Elbfahrwasser, soweit die vorstehenden Bestimmungen auf dasselbe Anwendung finden,**) und in Köhlfleth Folge zu leisten.
6. Zuwiderhandlungen: Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft.

Die Landherrenschaft der Marschlande.

*) Wieder der oft gerügte Uebergriff in die preussische Legislation.
**) Also nur für den hamburgischen, und nicht für den preussischen Gebietstheil der Elbe.

Bekanntmachung vom 29. Oktober 1892.

Die unterzeichneten Behörden bringen zur öffentlichen Kenntniss, dass Holzflösse, welche auf der Unterelbe von Hamburg abwärts von Dampfern geschleppt werden, auf dem hinteren Ende 3 weisse Lichter zu führen haben, welche ein mit der Spitze nach oben stehendes gleichseitiges Dreieck bilden, dessen Fläche quer zur Längsrichtung des Flosses steht.

Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden nach § 366 Z. 10 des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Die Polizeibehörde der freien und Hansestadt Hamburg.
Die Landherrenschaft der Marschlande.*)

Bekanntmachung vom 24. Dezember 1892.

Es wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass das nördliche Fahrwasser der Elbe zwischen Oevelgönne und Teufelsbrück in seiner ganzen Länge bei einer Sohlenbreite von 100 Meter bis auf 3,9 Meter Tiefe unter gewöhnlichem Niedrigwasser ausgebaggert worden ist. — — — — — — — — — — —

II. Vom 25. Dezember 1892 an haben alle Fahrzeuge, deren Tiefgang 3 Meter nicht überschreitet, mit Ausnahme der über Cuxhaven hinausfahrenden Dampfschiffe, welche zur Beförderung von Reisenden dienen, ausschliesslich das nördliche Fahrwasser zu benutzen. Nur wenn dieselben in das Köhlfleth bei Finkenwärder einlaufen wollen, oder aus demselben kommen, dürfen sie das Hauptfahrwasser benutzen.

III. Von demselben Zeitpunkte an haben alle Schiffe, welche das südliche Fahrwasser zwischen der schwarzen spitzen Tonne No. 12 und der schwarzrothen Klotzboje mit Kreuztopzeichen am oberen Ende des Böhnhasensandes benutzen, folgende Vorschrift zu befolgen:

1. Jedes Dampfschiff muss sich den Vorschriften des art. 21 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 entsprechend, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, an derjenigen Seite der Fahrrinne halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.
2. Zwischen den Tonnen No. 12 und 13 dürfen Dampfschiffe sowohl mit als gegen den Strom nur mit halber Kraft fahren.
3. Dampfschiffe haben es zu vermeiden, bei oder in der Nähe der Königsbaake an einander vorbeizufahren. Um dies zu erreichen, hat das gegen den Strom fahrende Schiff, wenn es annehmen muss, dass es ein entgegenkommendes Schiff an dieser Stelle treffen wird, seine Fahrt so zu mindern, dass das mit dem Strome fahrende Schiff vor ihm die gefährliche Stelle der Kurve in der Nähe der Königsbaake durchfährt. Die Schiffe haben dann Backbord an Backbord an einander vorbeizufahren.

Zuwiderhandlungen gegen die unter II. und III. in der vorstehenden Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schifffahrt am 16. Dezember 1892 ge-

*) Auch diese Verordnung gilt nur für den hamburgischen Theil der Unterelbe, nicht für den preussischen.

troffenen Anordnungen zum Schutze der Schiffahrt in dem Elbfahrwasser vor Finkenwärder werden auf Grund § 366, 10 des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen bestraft werden.

Die Polizeibehörde.*)

g) Die Rheinschifffahrt (sowie Leck und Waal).

Revidirte Rheinschifffahrts-Akte (Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung) der Rheinufer-Staaten (Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederlande, Preussen) vom 17. Oktober 1868, ratifizirt am 17. April 1869, mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1869, und Ergänzung zur Rheinschifffahrts-Polizeiordnung vom 17. Oktober 1868, beschlossen am 4. September 1877 von Deutschland und den Niederlanden.

Art. 1.

Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hinderniss, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

Der Leck und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Art. 26.

Die Vorschriften über den Dienst der Lootsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Uferregierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genöthigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 32.

Zuwiderhandlungen gegen die von den Uferregierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbussen von 10 bis 300 Franken bestraft werden.

Art. 33.

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Art. 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rhein oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschifffahrts-Gerichte bestehen.

Die Uferregierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschifffahrts-Gerichten und von den Veränderungen in Kenntniss setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Orts oder des Sprengels derselben eintreten.

*) Auch diese Verordnung ist selbstredend so weit ungültig, als sie sich auf die preussischen Gebietstheile der Elbe bezieht. Und bis auf eine ganz kurze kleine Strecke handelt es sich hier lediglich um preussisches Stromgebiet.

Art. 34.

Die Rheinschifffahrts-Gerichte sind kompetent:

I. In Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

II. In Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozessverfahren über Klagen:

c) wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Anderen verursacht haben.

Art. 35.

In Strafsachen (Art. 34, I) ist dasjenige Rheinschifffahrts-Gericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Civilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden musste (Art. 34, II, a), bezw. der Schaden zugefügt wurde (Art. 33, II, b, c, d).

Art. 36.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Uebrigens darf kein Schiffsführer oder Flösser wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Art. 38.

Jede Uferregierung bestimmt ein für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschifffahrts-Gerichten erster Instanz gefällten Urtheile angebracht werden können.

Art. 39.

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlasst und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Art. 40.

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschifffahrts-Gerichte eines Uferstaates sollen in jedem anderen Rheinuferstaate unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

Art. 43.

Zum Zwecke gemeinsamer Berathung über die Angelegenheiten der Rheinschifffahrt wird von jeder Uferregierung ein Bevollmächtigter ernannt.

Diese Bevollmächtigten bilden die Zentralkommission, welche ihren Sitz in Mannheim hat.

Art. 45.

Vor die Zentralkommission gehört:

c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschifffahrtsgerichte (Art. 37).

Schlussprotokoll vom 17. Oktober 1868 zur revidirten Rheinschifffahrtsakte.

8. Zum Art. 32 der Akte.

Der Bevollmächtigte für Frankreich bemerkte, dass nach der Auffassung seiner Regierung durch die Bestimmung dieses Artikels die Befugniss der Uferstaaten, Uebertretungen polizeilicher Vorschriften, die in den gemeinsam erlassenen Verordnungen nicht erwähnt seien, unter Strafe zu stellen, nicht beschränkt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten erachteten diese Auffassung für zutreffend.

Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 1. Februar 1888.

Erste Abtheilung.

Bestimmungen für den ganzen Strom.

Allgemeine Vorschriften.

Artikel 1.

1. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flössen, die Besitzer von Fähren, Schiffmühlen und Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Die Flossführer sind verpflichtet, ihrem Floss einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens eine Stunde vor dem Floss vorausfahren und, wenn letzteres durch ein Dampfschiff geschleppt wird, eine aus 16 roth und weiss, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken. Den Namen des Nachenführers hat der Flossführer auf dem Flossschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) zu vermerken oder der ersten Hafen-Polizeibehörde, welche das Floss erreicht, zur Eintragung in den Flossschein zu bezeichnen.

Wird die Weiterfahrt des Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde.

Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt hinweg:

a) auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bei Flössen, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind,

b) auf den Stromstrecken unterhalb Mannheim bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Art. 22 Ziffer 1 nicht über 5 Mann beträgt.

Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Floss selbst aufzustecken.

3. Kein Schiff darf in dem Maass belastet werden, dass es tiefer geht, als die Linie, durch welche die grösste zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist.

Die zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung dienenden Klammern sind von den Schiffsführern durch weisse oder gelbe Farbe auf dunkelm oder durch schwarze Farbe auf hellem Grund kenntlich zu erhalten.

4. Diejenigen mit einem festen Deck nicht versehenen Fahrzeuge, welche bei ihrer grössten zulässigen Einsenkung nicht noch eine freie Bordhöhe von mindestens 30 Centimeter behalten, müssen, auch wenn sie still liegen, mit mindestens 30 Centimeter hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen werden.

5. Auf Dampf- und Segelschiffen müssen die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes in ihrem Heimathsstaat vorgeschriebenen und im Schiffsattest genannten Ausrüstungsgegenstände auf der Fahrt stets vollzählig und in gutem Zustand vorhanden sein.

Ist für ein deutsches Schiff das Schiffsattest in Niederland ausgefertigt, so muss das Attest bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimathsstaates bei dieser, jedenfalls aber innerhalb eines Jahres nach seiner Ausfertigung bei einer Schiffsuntersuchungsbehörde eines deutschen Uferstaates behufs entsprechender Eintragung vorgelegt werden.

6. An Dampfschiffen jeder Grösse muss deren Name oder der Name und Wohnort des Eigenthümers auf beiden Längenseiten in deutlich sichtbarer Weise angebracht sein.

Verhalten während der Fahrt.

Im Allgemeinen.

Artikel 2.

1. Kein Schiff darf von seiner Abfahrtsstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Kurs eines andern im Fahren begriffenen Schiffes oder Flosses hineinfahren und dasselbe in seinem Lauf stören.

2. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis man vom Steuer aus in das offene Reck hineinsehen kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche rechts (steuerbordseits) liegt, und die zu Thal fahrenden ausserdem noch die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und der Mitte des Stromes durchfahrenden oder aufschlagenden (wendenden) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In gleicher Weise muss die Kraft beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen vermindert werden. Dasselbe gilt beim Vorbeifahren an Flössen, wenn diese am Ufer im Zusammen- oder Abbau begriffen sind und auf denselben bei

Annäherung eines Dampfschiffes durch Schwenken einer rothen Flagge ein Zeichen gegeben wird.

Liegen solche Fahrzeuge hinter Kribben (Buhnen) oder sonstwie gedeckt, so dass sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu von den Fahrzeugen bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren Flagge, bei Nacht durch Anbringen einer grünen Laterne aufgefordert ist.

Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nur beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6. Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7. Die Schiffs- und Flossführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderen Schifffahrtszeichen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite, oder auch zeitweise Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die Strom-Polizeibeamten in Bezug auf die Durchfahrt dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

Die Fahrt zur Nachtzeit oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen auf diesen Stromstrecken kann durch die Strom-Polizeibeamten verboten werden.

Von einem solchen Verbot werden die Schifffahrt- und Flössereitreibenden durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig in Kenntniss gesetzt werden.

Vorbeifahren der Schiffe an einander.

I. Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.

Artikel 3.

Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

II. Wenn sie sich in einem und demselben Fahrweg befinden.

A. Mit genügender Breite.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 4.

Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrweg befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Fall die nachstehenden Vorschriften (Artikel 5 und 6) zu beachten.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in derselben Richtung.

Artikel 5.

1. Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug bis auf eine Entfernung von 80 Meter, so darf

es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Dampfschiffes vorbeifahren, so muss derselbe fünf Glockenschläge geben und bei Tageszeit eine blaue Flagge, bei Nachtzeit eine hellbrennende Laterne mit weissem Glas auf halbem Mast aufziehen lassen, worauf das vorausfahrende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der linken (Backbordseite), das vorbeifahrende nach der rechten Seite (Steuerbordseite) auszuweichen hat.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb der Spijk'schen Fähre fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halbem Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

2. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dies zeitig durch Zuruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in entgegengesetzter Richtung.

Artikel 6.

1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und mit günstigem Wind segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts (steuerbordseits) ausweichen.

2. Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die in Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links (backbordseits) auszuweichen haben.

Für die Nachtzeit gelten die Vorschriften in Artikel 15 Ziffer 5.

B. Mit nicht genügender Breite.

Artikel 7.

1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (Artikel 4) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muss das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 Meter, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang bei ihm vorbeigefahren ist.

3. Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorausfahrenden Schiff auf mehr als 80 Meter nähern.

III. Besondere Vorschriften.

In Betreff der Dampfschleppzüge.

Artikel 8.

1. Schleppzüge dürfen, ausser während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Wind segelnde Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen

ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Artikel 5 und 6 ausweichen.

3. Die Führer der Dampfschleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

Artikel 9.

1. Einem vom Ufer aus gezogenen Schiff darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf die in Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2. Zwischen einem gezogenen Schiff und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiff im Nothfall durchgefahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die in Artikel 5 erwähnten Zeichen von dem Dampfschiff aus gegeben werden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und deshalb das äussere Umfahren desselben, auf der Seite nach dem Strom zu, nicht möglich ist.

Der Führer des gezogenen Schiffes muss auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff muss so lange als möglich mit stillgestellter Maschine über die Leine forttreiben.

3. Beim Heraufziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseil gehen.

In Betreff zu Thal treibender Schiffe.

Artikel 10.

Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Schiff muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das zu Thal treibende Schiff auf die in Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

In Betreff lavirender Schiffe.

Artikel 11.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

In Betreff der Fahrzeuge unter 600 Centner (30 Tonnen) Tragfähigkeit und der tief geladenen Fahrzeuge.

Artikel 12.

1. Die Führer aller Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit weniger als 600 Centner (30 Tonnen) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, dass sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

2. Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch so nahe, dass ihm augenscheinlich Gefahr droht, so hat der Führer des Dampfschiffes nicht mit grösserer Kraft, als zum Fortkommen und zur sichern Steuerung erforderlich ist, zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. In der Nähe fahrender, tief geladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 600 Centner (30 Tonnen) oder mehr müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Fahren der Schiffe und Flösse durch Brücken und bei Fähren.

Artikel 13.

1. Alle Schiffs- und Flossführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fähren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.

2. Die Führer von Gierfähren oder von Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flössen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der dem Fahrweg gegenüberliegenden Seite.

Dampfschiffen ohne Anhang sollen dagegen die gedachten Fähren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie die ihnen für die Nachtzeit fest angewiesene Liegestelle haben.

3. Solchen Schiffen und Flössen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer der unter Ziffer 2 erwähnten Fähren abfahren (ablegen), müssen die Führer der letzteren den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen mit oder ohne Anhang auf die in Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen, den anderen Fahrzeugen und Flössen auf Zuruf durch das Sprachrohr oder nach Aufhissen einer rothen Flagge.

4. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sofern die volle Maschinenkraft nicht zur sicheren Steuerung erforderlich ist, nur mit verminderter Kraft fahren.

Am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrende Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Längs solcher Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, muss die Kraft der Maschine so gemässigt werden, dass die Fährponten in keine gefährlichen Schwankungen gerathen.

5. Zur Nachtzeit muss der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke oder längs einer der unter Ziffer 2 gedachten Fähren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten. Statt des Böllerschusses kann ein anderes Signal vorgeschrieben werden, wenn die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst elektromagnetischer Signalvorrichtungen an der Brücke Meldung machen lässt.

Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

Artikel 14.

1. Will ein Personendampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten,

so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weissem Glas zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2. Bei Annäherung eines Nachens muss die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Gang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer muss mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Maschine still gestellt ist.

3. Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4. Der Nachen muss von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner grössten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dass den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschifffahrtsverwaltung Mittheilung davon zu machen.

6. Keine andere, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff bringen oder von demselben abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und muss diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatz anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

Artikel 15.

1. Auf der Stromstrecke oberhalb der Spijk'schen Fähre ist jedes Dampfschiff, welches während der Nacht, d. h. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, fährt, auf der Bergfahrt mit zwei übereinander angebrachten, hellleuchtenden Laternen am Masttop, oder in Ermangelung eines Mastes oben am Kamin, auf der Thalfahrt ausserdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet zu versehen. Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe haben am Masttop oder oben am Kamin statt zwei Laternen deren drei zu führen. Bei Dampfschiffen ohne Anhang müssen die am Masttop oder oben am Kamin befindlichen Laternen von weisser, bei Dampfschiffen mit Anhang von rother Farbe sein. Die Laternen unter dem Bugspriet haben weisses Licht zu zeigen. Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, sowie alle ohne Dampfkraft fahrende Schiffe müssen mit einer weissen Laterne am Masttop oder mindestens 6 Meter hoch über dem Schiffsbord an einer Stange, die zu Thal fahrenden Schiffe ausserdem noch mit einer eben solchen Laterne unter dem Bugspriet versehen sein.

Während der Nachtzeit fahrende Nachen haben eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens in Manneshöhe über Bord zu führen.

2. Auf den Stromstrecken unterhalb der Spijk'schen Fähre müssen Dampfschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fahren, mit zwei hellbrennenden Laternen versehen sein, einer von rothem Glas am hintern Mast, oder, falls ein solcher nicht vorhanden, am hintern Flaggenstock, oder auch in dessen Ermangelung, an einer andern Stelle des Hinterschiffs, und einer von grünem Glas am vordern Mast, beide hoch genug aufgehängt, um in angemessener Entfernung gesehen werden zu können.

Alle in der angegebenen Zeit auf den genannten Stromstrecken fahrenden Segelschiffe sind gehalten, bei Annäherung eines Fahrzeuges, sei es Dampf- oder Segelschiff, und mögen sie diesem entgegensegeln oder von demselben überholt werden, eine hellbrennende Laterne von weissem Glas zu führen, die hoch genug aufgehängt sein muss, um von dem nahenden Fahrzeug oder demjenigen, welchem sie sich nähern, zur Verhütung jeder Gefahr des Zusammenstosses rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit einer hellbrennenden Laterne von weissem Glas zu versehen, welche am Top des grossen Mastes oder in Ermangelung desselben sonst hoch genug aufgehängt sein muss, um von allen Seiten gut sichtbar zu sein.

3. Schleppzüge dürfen zur Nachtzeit nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, dann müssen die Fahrzeuge gleich auf nächster geeigneter Stelle beigelegt werden.

4. Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen, Segelschiffer aber unausgesetzt durch das Sprachrohr rufen.

Wird der Nebel so dicht, dass keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffer auf der nächsten geeigneten Stelle **beilegen.** Ausgenommen hiervon sind die mit Dampfkraft betriebenen Fähranstalten.

5. Zur Nachtzeit muss, wenn die Schiffe sich in einem und demselben Fahrweg (Artikel 4) entgegenkommen, beim Vorbeifahren stets rechts ausgewichen werden (Artikel 6 Ziffer 1). Ist jedoch der Führer eines mit Anhang zu Berg fahrenden Dampfschiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe fünf Glockenschläge zu geben und an der Steuerbordseite eine hellleuchtende Laterne mit weissem Glas hin und her zu schwenken, worauf beide Fahrzeuge links ausweichen müssen.

6. Flösse dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dass sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen.

In solchem Fall haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei hellleuchtende Laternen mit weissem Glas vorn und zwei eben solche hinten auf dem Floss mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösse nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei hohem Wasserstand.

Artikel 16.

1. Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau ist das Verhältniss des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Nymwegen, Arnheim, Vreeswyk, Tiel und Bommel angebrachten Marken I, II und III für das Verhalten der Dampfschiffe bei ihrer Fahrt von einem dieser Plätze bis zu dem nächsten nach folgenden Bestimmungen maassgebend:

a) Bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal **in der Mitte** des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 Meter vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine grössere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren. Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

b) Bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber, soweit sie nicht am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahren, nur in der Mitte des Stromes und wenn sie zu Thal gehen, nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c) Bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

2. Auf der Stromstrecke oberhalb Maxau ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,50 Meter über dem Nullpunkt des Strassburger Pegels die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

3. Flösse dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die unten bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der unten bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am Pegel zu:

	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Hüningen	3,9 Meter	4,2 Meter
Breisach (linkes Ufer) . . .	3,4 „	3,7 „
Schönau	3,8 „	4,1 „
Gerstheim	3,7 „	4,0 „
Strassburg	4,5 „	4,8 „
Selz	4,8 „	5,1 „
Maxau-Maximiliansau	5,3 „	5,6 „
Speier	5,5 „	5,8 „
Mannheim-Ludwigshafen . . .	5,5 „	5,8 „

	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Mainz	3,0 Meter	3,2 Meter
Rüdesheim	3,6 „	3,9 „
Koblenz	4,1 „	4,4 „
Köln	4,4 „	4,7 „
Düsseldorf	4,4 „	4,7 „
Ruhrort	4,6 „	5,1 „
Wesel	4,1 „	4,7 „
Emmerich	4,4 „	5,0 „
Nymwegen, Ortspegel . . .	4,5 „	5,0 „
Arnheim, desgl.	3,5 „	4,0 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösse nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platze anlangenden Flösse bei der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei niedrigem Wasserstand.

Artikel 17.

Sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 1,3 Meter am Kölner Pegel und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 1 Meter am Mainzer Pegel gefallen ist, müssen durch Dampfschiffe geschleppte Fahrzeuge stets in einer Reihe, das eine hinter dem andern gehalten werden.

Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit ist bei diesen Wasserständen gänzlich untersagt.

Verhalten beim Festfahren und Versinken.

Artikel 18.

1. Ist ein Schiff oder ein Floss im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluss in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- und Flossführern zuruft, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass auf die der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

3. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Flosses hat dessen Liegestelle zur Nachtzeit durch eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dass das Licht während der ganzen Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hellleuchtend erhalten wird.

Die Laterne muss hinreichend hoch und so hängen, dass sie von allen Richtungen aus deutlich gesehen werden kann. Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösse muss von dem Führer auch bei Tag ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit einer darauf zu befestigenden weissen Flagge gelegt und erhalten werden.

4. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntniss hat die Orts-Polizeibehörde das entstandene Schifffahrtshinderniss, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

5. Hindert oder gefährdet das festgefahrene oder gesunkene Schiff oder Floss die Schifffahrt, so muss der Führer oder der Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Herausschaffung treffen.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 finden gleichmässig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Bade-Anstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösse auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

Verhalten während des Stillliegens.

Artikel 19.

1. Wenn Fahrzeuge, Flösse, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate ausserhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dass einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestossen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flössen muss überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachtmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplätze benutzt werden.

Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flössen nur insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer hellleuchtenden Laterne von weissem Glas zu versehen.

2. Ausserhalb der Häfen dürfen überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dass die Dampfschiffe weiter als 40 Meter vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und der an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Schiffbrücken dürfen Schiffe und Flösse weder halten noch beilegen. Auch dürfen ober- und unterhalb

der Landungsbrücken Schiffe und Flösse nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flösse, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dass die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3. Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe müssen die an demselben liegenden Schiffe entweder den Mast niederlegen oder soweit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muss die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

Die am Leinpfadufer liegenden Flösse müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösse, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 Meter in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Floss abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind.

Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsämmen können, an demselben vorbeiziehen.

4) Sind Schiffe oder Flösse an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen überhaupt Schiffe oder Flösse ausserhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebligem Wetter auf den Dampfschiffen mindestens alle 5 Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Schiffen und Flössen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

5. Alle ausserhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flösse und sonstigen Anlagen (Badeanstalten, Schiffmühlen u. s. w.) müssen zur Nachtzeit, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ununterbrochen durch Laternen erleuchtet sein. Auf den Schiffen ist eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens 4 Meter hoch über dem Schiffsbord so anzubringen, dass sie nach der Seite des Fahrwassers zu hängt und zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen ist. In ähnlicher Weise sind die Schiffmühlen und sonstigen auf dem Rhein befindlichen Anlagen zu erleuchten. Auf den Schiffmühlen sind die Laternen mindestens 4 Meter hoch über dem Deckboden anzubringen. Auf Flössen müssen in jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen neben einander aufgerichtet werden.

Auf Schiffen, welche Pulver oder ungereinigtes Petroleum geladen haben, und auf denen deshalb kein Licht angemacht werden darf, muss während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu warnen hat.

6. Die in diesem Artikel hinsichtlich der Flösse getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösse Anwendung.

7. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so haben dieselben vor und hinter ihrem Standort eine rothe Tonne auszulegen. Diese Bebakung hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dass die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf

derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösse am Besten vorbeifahren können, eine roth und weisse Flagge auszulegen.

Bestimmungen in Betreff der Fähren und sonstigen Anlagen.

Artikel 20.

1. Die Fahrzeuge der Gierfähren und der Fähren an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung müssen zur Nachtzeit so liegen, dass das Fahrwasser frei bleibt.

2. Die unter Ziffer 1 erwähnten Fahrzeuge sind zur Nachtzeit von dem Fährinhaber an einer mindestens 8 Meter, auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre mindestens 6 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne von grünem Glas und 1 Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne von weissem Glas zu versehen. Bei Gierfähren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne von weissem Glas zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 Meter hoch über Wasser befinden muss. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellbrennend und sichtbar zu erhalten.

3. Bei festen stehenden Brücken sind die Mittelpunkte der Durchfahrts-Oeffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen von rothem Glas zu beleuchten.

4. Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dass die unter Ziffer 1 genannten Fähren an einem anderen als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatz liegen, so muss bei Annäherung eines Fahrzeuges die Fähre schleunigst abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden. Die Dampfschiffe haben dies Verlangen durch Glockenschläge, die anderen Fahrzeuge durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu erkennen zu geben und so lange ihren Lauf zu mässigen, bis die Durchfahrt wieder frei ist.

5. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

6. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Dritte Abtheilung.

Strafbestimmungen.

Artikel 34.

Wegen Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die in gegenwärtiger Polizeiordnung gegebenen Vorschriften wird auf den Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Bezug genommen.

Revidirte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868.

art. 15.

Die Befugniss zu Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf

einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche den Nachweis liefern, dass sie die Schifffahrt auf diesem Strome längere Zeit ausgeübt haben und von der Regierung des Uferstaates in welchem sie ihren Wohnsitz genommen haben, mit einem Patente über die Befugniss zum selbstständigen Betriebe dieses Gewerbes (Rheinschifferpatent) versehen worden sind.

Preussische Verordnung vom 17. März 1870.

§ 1.

Ein den Vorschriften des art. 15 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 entsprechendes Schifferpatent ist zur selbstständigen Führung eines Segel- oder Dampfschiffes von 300 Centnern Tragfähigkeit und darüber auch für die innerhalb der Grenzen unserer Staaten liegenden Strecke des Rheinstromes und die preussischen Strecken der Nebenströme des Rheins erforderlich.

Regulativ des preussischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 23. März 1870.

§ 15.

Der Lootse hat auf Verlangen des Schiff- oder Flossführers den Befehl über die Mannschaft (bei der Bergfahrt auch über die Pferdeführer) und das Steuerruder zu übernehmen.

Er hat alsdann alle auf die Stellung, Richtung und den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen zu treffen und dem ihm übertragenen Geschäfte unausgesetzt Aufmerksamkeit zuzuwenden.

B. Ausländische Gewässer.

a) Die Donauschifffahrt,
b) Bosporus,
c) Suez-Kanal,
d) England,
e) Norwegen,
f) Schweden,
g) Russland,
h) Nordamerika,
i) Mexiko,
k) Chile,
l) Brasilien,
m) China.

a) Die Donauschifffahrt.

α) Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Russland und der Türkei vom 13. Juli 1878, sogenannter Berliner Vertrag, ratifizirt am 3. August 1878.

art. 53.

Die Europäische Donau-Kommission, in welcher Rumänien vertreten sein soll, bleibt in ihrer Thätigkeit bestehen und wird solche von jetzt ab bis nach Galatz hinauf in vollständiger Unabhängigkeit von der Landesgewalt ausüben. — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

art. 55.

Die Reglements für die Schifffahrt, die Flusspolizei und die Aufsichtsführung vom Eisernen Thor ab bis nach Galatz werden von der Europäischen Kommission unter Zuziehung von Bevollmächtigten der Uferstaaten ausgearbeitet und mit denjenigen in Uebereinstimmung gesetzt werden, welche für den Lauf abwärts von Galatz erlassen sind oder künftig erlassen werden sollten.

Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Russland und der Türkei vom 10. März 1883, sogenannter Londoner Vertrag, ratifizirt von England, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien am 21. August 1883, von Russland am 24. August 1883, von der Türkei am 25. Oktober 1883.

art. 1.

Die Jurisdiktion der Europäischen Donau-Kommission wird von Galatz bis Braïla ausgedehnt.

art. 2.

Die Vollmachten der Europäischen Kommission werden für einen Zeitraum von 21 Jahren vom 24. April 1883 an verlängert. — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

art. 3.

Die Europäische Kommission übt keine effektive Kontrole über diejenigen Theile des Kilia-Armes, dessen beide Ufer einem der Uferstaaten dieses Armes gehören.

Anmerkung:

[Es befinden sich der Sitz der Europäischen Kommission in Galatz,
„ „ „ Gemischten Kommission in Giurgewo,
„ „ des Inspektors in Tultscha,
„ „ der Flusslootsenkommandeure in Galatz, Braïla, Tultscha,
„ „ „ Schifffahrtskasse in Sulina.]

art. 4.

Behufs Herstellung einer gleichmässigen Ordnung auf der Unter-Donau sollen die auf dem Sulina-Arm in Kraft befindlichen Reglements unter Aufsicht der Bevollmächtigten Russlands und Rumäniens bei der Europäischen Kommission auf den Theil des Kilia-Armes Anwendung finden, welcher das russische und rumänische Gebiet gleichzeitig berührt.

art. 7.

Das Schifffahrts-, Flusspolizei- und Aufsichtsreglement, welches am 2. Juni 1882 von der Europäischen Donau-Kommission unter Beistand der Bevollmächtigten von Serbien und Bulgarien ausgearbeitet ist, wird in der Fassung angenommen, in welcher es sich diesem Vertrage angefügt findet, und als auf den zwischen dem Eisernen Thor und Braïla gelegenen Theil der Donau anwendbar erklärt.

art. 8.

Alle Verträge, Uebereinkünfte, Akte und Anordnungen bezüglich der Donau und ihrer Mündungen werden in allen den Bestimmungen aufrecht erhalten, welche durch die vorstehenden Festsetzungen nicht beseitigt oder abgeändert sind.

Schifffahrts- und Polizei-Reglement für die untere Donau*) vom 19. Mai 1881, nebst Abänderungen vom 23. Mai 1882, 19. Mai, 10. und 16. November 1883, 30. Mai 1884, 11. November 1885, 11. November 1886, 7., 17. und 18. November 1887, 17. und 19. November 1888, 20. November 1889, 14. Mai und 6., 8. und 12. November 1890.

(Nach einer amtlichen Ausgabe der Europäischen Donau-Kommission vom Jahre 1890.)

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Der Betrieb der Schifffahrt auf der unteren Donau, unterhalb Galatz, wird unter die Aufsicht des Schifffahrtsinspektors und des Hafenkapitäns von Sulina gestellt.

Die Amtsbefugniss der beiden Beamten erstreckt sich auf alle Flaggen ohne Unterschied.

Art. 2. Die Ausführung der für die untere Donau gültigen Reglements wird gleichermaassen durch die Thätigkeit der nach Art. 19 des Pariser Vertrages an den Mündungen stationirten Kriegsfahrzeuge gesichert.

Jede Schiffsstation wirkt auf die Fahrzeuge ihrer Nationalität, sowie auf diejenigen ein, deren Flagge zu beschützen sie entweder kraft der Verträge oder des Herkommens oder in Folge allgemeinen oder besonderen Auftrages berufen ist.

Ist ein zum Einschreiten geeignetes Kriegsschiff nicht vorhanden, so dürfen die der Strompolizei vorgesetzten Behörden die Kriegsfahrzeuge der Landesmacht anrufen.

Art. 3. Der Inspektor ist insbesondere zum Vorstande der Polizei auf der unteren Donau, mit Ausschluss des Hafens von Sulina, bestellt.

Er wird unterstützt durch mehrere auf die verschiedenen Stromabtheilungen seines Dienstbezirks vertheilte Aufseher.

Art. 4. Der Hafenkapitän von Sulina ist mit der Polizei in dem Hafen und auf der äusseren Rhede von Sulina betraut.

Der Hafenkapitän allein ist befugt, innerhalb der Grenzen seines Amtsbezirks von den Flusslootsen begangene Uebertretungen zu ahnden und zu verhüten.

Art. 5. Die Kapitäne von Kauffahrteischiffen, die Schiffsherren oder Leiter von Barken sind, ohne Unterschied der Nationalität, welcher sie angehören, gehalten, den ihnen kraft dieses Reglements von dem Inspektor und dem Hafenkapitän von

*) Es sind rumänisch:
1. die Schlangeninsel,
2. der St. Georgs-Kanal,
3. der Sulina-Arm,
4. das rechte oder Südufer des Kilia-Armes und die Mündung.

Es ist russisch:
das linke oder Nordufer des Kilia-Armes.

Sulina oder von den diesen untergeordneten Beamten ertheilten Befehlen Folge zu leisten.

Sie dürfen es nicht ablehnen, ihre Flaggen zu hissen oder auf Erfordern ihre Namen, sowie Namen und Nationalität ihrer Fahrzeuge anzugeben, auch unbeschadet der Bestimmungen der nachstehenden Art. 10, 17, 23 und 74 (Art. 125) ihre Musterrolle vorzulegen oder persönlich zum Verhör oder zur Aussage zu erscheinen (Art. 125).

Eine von der Europäischen Kommission verfasste besondere Instruktion regelt die Thätigkeit des Inspektors und des Hafenkapitäns im Einzelnen.

Art. 6. Unabhängig von den gerichtlichen Funktionen, welche sie in den durch die Art. 90 und 151 des gegenwärtigen Reglements vorgesehenen Fällen zu verrichten haben, entscheiden der Inspektor und der Hafenkapitän von Sulina summarisch bei den Streitigkeiten zwischen den Kapitänen und ihren Mannschaften, indem sie sich dabei des Beistandes zweier Kapitäne von der Nationalität der streitenden Parteien oder in deren Ermangelung des Beistandes zweier anderen Kapitäne bedienen. Diesen Theil ihrer Befugnisse üben sie indessen nur aus, insoweit als einer der Betheiligten ihre Dazwischenkunft in Anspruch genommen hat und eine andere zuständige Behörde sich nicht an Ort und Stelle befindet.

Titel I.

Von der Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.

Kapitel 1.

Von der Polizei auf der Rhede von Sulina.

Art. 7. Die Rhede von Sulina begreift die Gewässer des Meeres in einem Bereich von 2 Seemeilen um die Spitze des Norddeichs.

Art. 8. Jedes Fahrzeug, welches von der See her auf der Rhede von Sulina ankommt, ist gehalten, seine Nationalflagge zu hissen (Art. 125).

Art. 9. Wenn dasselbe auf der Rhede bleibt, um seine Ladung einzunehmen oder zu löschen, so ist es nichtsdestoweniger in Bezug auf Alles, was die Schifffahrtspolizei anlangt, den Befehlen des Hafenkapitäns von Sulina und seiner Beamten unterworfen.

Derselbe hat sich namentlich nach den unter Titel V begriffenen und auf den Leichterdienst bezüglichen Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements zu richten.

Art. 10. Es muss an demjenigen Orte vor Anker gehen, welcher ihm von dem Lootsenkommandeur oder dem Unterlootsenkommandeur von Sulina angewiesen wird.

Art. 11. Den Booten der auf der Rhede vor Anker liegenden Schiffe ist untersagt, während der Nacht in das Fahrwasser zu kommen und im Hafen herumzufahren, ohne eine brennende Schiffslaterne zu führen (Art. 125).

Kapitel 2.

Von der Polizei im Hafen von Sulina.

Art. 12. Der Hafen von Sulina begreift den Sulina-Arm in einer Länge von 3 Seemeilen von der Oeffnung der durch die Spitzen der Deiche an der Mündung gebildeten Durchfahrt an gerechnet.

Art. 13. Kein Segel- oder Dampfschiff von mehr als 100 Tonnen Tragfähigkeit darf bei der Ankunft vom Meere her oder beim Auslaufen aus dem Strome die Durchfahrt von Sulina passiren, ohne einen von der Kommission patentirten Lootsen an Bord zu haben (Art. 133).

Von der Verpflichtung, einen patentirten Lootsen zu nehmen, sind diejenigen Fahrzeuge befreit, welche weniger als 150 Tonnen Tragfähigkeit haben und die Mündung der Sulina im Osten passiren.

Der Lootsendienst ist durch besondere, unter Titel IV des gegenwärtigen Reglements begriffene Bestimmungen geregelt.

Art. 14. Kein Fahrzeug darf in den Hafen von Sulina ein- oder von da auslaufen, ohne seine Nationalflagge aufzuhissen.

Die Hafenbehörden gestatten keinem Schiffe ohne Flagge die Durchfahrt.

Art. 15. Falls in Folge stürmischen Wetters das Sulinafahrwasser seitens des Hafenkapitäns für unbefahrbar gehalten wird, ist eine blaue Flagge auf der Spitze des Leuchtthurms aufgezogen und dadurch angedeutet, dass die Lootsen der Verwaltung nicht auf die Rhede kommen dürfen.

Art. 16. Die Kapitäne sind gehalten, an denjenigen Orten Anker zu werfen, welche ihnen von den Hafenbehörden bezeichnet werden, den Ankerplatz zu wechseln, ihre Fahrzeuge mehr oder weniger in der Nähe des Ufers festzulegen, sie von diesem zu entfernen, die Taue anzuziehen oder nachzulassen und jedes andere gleichartige Manöver vorzunehmen, welches von den Behörden für nothwendig erachtet wird.

Den Dampfschiffen, deren Länge 130 englische Fuss übersteigt, sowie den Schleppzügen ist verboten, umzuwenden, sofern sie in einem derjenigen Theile des Hafens von Sulina stromaufwärts fahren, in welchem noch andere Fahrzeuge stationirt sind.

In gleicher Weise ist den im Hafen von Sulina stationirten Dampfschiffen, mögen sie vor Anker liegen oder an den Löschplätzen oder längs der beiden Ufer vertaut sein, verboten, sich aus gleichviel welchem Grunde ihrer Dampfpfeifen und Sirenen zu bedienen.

Dieses Verbot findet keine Anwendung auf die in Verkehr befindlichen Dampfschiffe, insoweit die Dampfpfeife allein in Frage kommt, deren sie sich bedienen dürfen, so oft dies nöthig ist, um den im Hafen verkehrenden Fahrzeugen die Richtung anzudeuten, welche sie einschlagen wollen; dagegen ist der Gebrauch der Dampfsirene von der Glockenboje aus auf eine Entfernung von 3 Meilen Flusslänge streng verboten (Art. 125).

Art. 18. Liegen die Schiffe einmal vor Anker, so haben sie sich mittelst Tauen oder Pfählen, welche zu diesem Zwecke längs der beiden Ufer angebracht sind, oder an den bereits verankerten Schiffen zu befestigen; indessen dürfen in den ersten drei Theilen des Hafens niemals mehr als drei Schiffe an jedem Ufer neben einander Bord an Bord befestigt sein.

Während der ganzen Dauer der Verankerung bleiben die Raaen von vorn nach hinten gebrasst (Art. 125).

Art. 19. Den kleinen Küstenfahrzeugen, sowie den Leichterschiffen ist untersagt, während der Nacht in dem Hafen umherzufahren.

Die Hafenboote oder die Boote der Kauffahrteischiffe dürfen ihren Standort während der Nacht nicht verlassen, ohne eine brennende Schiffslaterne zu führen (Art. 125.)

Art. 22. Die Schiffe, welche Petroleum an Bord haben, dürfen nur in dem unteren Theile des Hafens am linken Ufer stromabwärts von allen anderen Schiffen vor Anker gehen; und es ist ihnen untersagt, in irgend einem anderen Theile des Hafens sich zu vertauen oder Anker zu werfen.

Diejenigen Schiffe, welche Explosivstoffe an Bord haben, dürfen nur in dem oberen Theile des Hafens stromaufwärts von allen anderen Fahrzeugen vor Anker gehen; und sie sind gehalten, eine rothe Flagge an der Spitze des Fockmastes zu tragen (Art. 127).

Art. 24. Der Kapitän jedes Schiffes, welches in Folge eines Unglücksfalles oder wegen widrigen Windes zu kurzem Aufenthalt den Hafen von Sulina anläuft oder genöthigt ist, dahin zurückzukehren, nachdem es von dort aus in See gegangen war, hat sich innerhalb 24 Stunden nach dem Eingang im Bureau des Hafenkapitäns zu melden, um seine Anzeige zu erstatten.

Er ist gleichfalls gehalten, innerhalb derselben Frist seine Musterrolle dem Vorstande der Schifffahrtskasse von Sulina vorzulegen. Die Rolle wird ihm sofort zurückgegeben (Art. 128).

Art. 25. Die Fahrzeuge, welche unter einem der im vorhergehenden Artikel vorgesehenen Fälle in den Hafen von Sulina einlaufen, dürfen nur in dem unteren Theile des Hafens und zwar an derjenigen Stelle vor Anker gehen, welche ihnen von dem Bootsmann oder dem Lootsen bezeichnet wird (Art. 128).

Kapitel 3.

Gemeinsame Bestimmungen für die Rhede und den Hafen von Sulina.

Art. 28. Ohne Ermächtigung des Hafenkapitäns ist das Herausziehen der in dem Hafen oder auf der äusseren Rhede abandonnirten Anker, Ketten und sonstigen Gegenstände verboten.

Art. 29. Im Falle der Strandung und des Schiffbruchs, sowie in Fällen der Haverei leistet der Hafenkapitän von Sulina die dringendste Hülfe, um die Bergung der Ladung, des Schiffes und der Ausrüstungsgegenstände desselben zu sichern, und um das allgemeine Interesse der Schifffahrt zu schützen.

Sofern der Kapitän im Stande ist, die Vorgänge festzustellen, und sofern er von einer der betheiligten Parteien darum ersucht wird, nimmt er ein Protokoll auf, welches er der Behörde der betreffenden Flagge zustellt.

Ist dies geschehen, so befasst derselbe sich nicht weiter mit der Verwaltung der geborgenen Gegenstände und sendet alle von ihm aufgenommenen Verhandlungen der nächsten zuständigen Behörde.

Titel II.

Von der Strompolizei.

Kapitel 1.

Allgemeine Vorschrift.

Art. 30. Jeder Kapitän oder Führer irgend eines Fahrzeuges, welches in der Fahrt begriffen ist, oder entweder vor Anker oder mit Tauen an dem Ufer befestigt liegt, ist gehalten, darüber zu wachen, dass sein Fahrzeug weder der Schifffahrt Hindernisse bereitet, noch anderen Fahrzeugen oder den Landestellen,

Baken (bouées), Signalen, Treidelwegen und anderen auf dem Flusse oder an den Ufern befindlichen, zur Schifffahrt dienenden Einrichtungen Schaden zufüge; auch muss er mit derselben Sorgfalt sich selbst zu schützen bedacht sein.

Die auf dem Sulina-Arm fahrenden oder stillliegenden Fahrzeuge sind gehalten, ihre Anker frei an den Ankerbalken hängend zu führen, ohne sie an der Schiffsverkleidung zu befestigen. Diese Anordnung ist für diejenigen Schiffe nicht obligatorisch, deren Anker an der Schiffsverkleidung durch einen Mechanismus befestigt sind, welcher es gestattet, sie unmittelbar herabzulassen.

Die Führer von Holztriften oder Flössen sind denselben Vorsichtsregeln unterworfen, wie die Fahrzeuge.

Indem sie die in den folgenden Artikeln des Titel II des gegenwärtigen Reglements vorgeschriebenen Regeln befolgen, haben die Schiffe alle Gefahren der Schifffahrt zu erwägen und die besonderen Umstände zu berücksichtigen, welche eine Abweichung von diesen Regeln nothwendig machen können, um einer drohenden Gefahr zu entgehen (Art. 129).

Kapitel 2.

Vorschriften für Fahrzeuge, welche sich begegnen oder einander vorfahren.

Art. 31. Als allgemeine Vorschrift gilt, dass es an denjenigen Stellen, wo das Fahrwasser keine hinreichende Breite darbietet, jedem Fahrzeuge untersagt ist, über ein anderes, welches die nämliche Richtung verfolgt, hinauszusegeln, und zweien Fahrzeugen, welche sich in entgegengesetzter Richtung bewegen, an einander vorüberzufahren (Art. 129).

Art. 32. Kein Fahrzeug darf quer durch die von einem anderen Fahrzeug innegehaltene Richtung fahren, so dass es dasselbe in seinem Laufe behindern würde.

Wenn ein stromaufwärts fahrendes Fahrzeug an einer Stelle, welche nicht die erforderliche Breite darbietet, einem stromabwärts fahrenden Fahrzeuge begegnet, so muss dasselbe unterhalb der Durchfahrt still halten, bis das andere Fahrzeug diese passirt hat; wenn das stromaufwärts fahrende Fahrzeug im Augenblicke der Begegnung bereits in die Durchfahrt eingefahren ist, so ist das niederwärts gehende Fahrzeug gehalten, oberhalb still zu halten, bis seine Fahrt frei ist (Art. 129).

Art. 33. Die Dampfschiffe dürfen in den Krümmungen des Sulina-Arms und in den engen Durchfahrten im Allgemeinen den vor ihnen fahrenden Fahrzeugen auf kleine Entfernung sich nicht nähern (Art. 129).

Art. 34. Wenn zwei Dampfschiffe oder zwei mit günstigem Winde fahrende Segelfahrzeuge in entgegengesetzter Richtung sich begegnen, so muss sich das stromaufwärts fahrende an das linke Ufer und das stromabwärts gehende an das rechte Ufer halten, dergestalt, dass alle beide auf Steuerbord kommen, wie dies auf See gebräuchlich ist. Ebenso verhält es sich, wenn die Begegnung zwischen einem Dampfschiff und einem mit günstigem Winde fahrenden Segelschiff stattfindet.

Der Kapitän oder Schiffsführer, welcher diese Vorschriften unbeachtet lässt, muss im Falle von Havereien beweisen, dass er sich in der Unmöglichkeit befunden habe, dieselben zu beobachten, widrigenfalls er vor dem zuständigen Gerichtshofe für die vorgekommenen Unfälle verantwortlich ist.

Im Falle der Begegnung und unbeschadet der Vorschriften der Art. 32, 35,

39, 42 und 43 des gegenwärtigen Reglements **kann** jedes Dampfschiff den Weg, welchen es einzuschlagen beabsichtigt, zu erkennen geben, indem es dem ihm begegnenden Fahrzeuge die nachstehend erläuterten Signale giebt:

Einen kurzen Pfiff, welcher bedeutet: ich fahre an Steuerbord vorbei; zwei Pfiffe, was bedeutet: ich fahre an Backbord vorbei; drei Pfiffe, um anzudeuten: ich kehre in aller Eile um. Die Abgabe dieser Signale wird freigestellt; das Fahrzeug jedoch, welches sie abgegeben hat, ist gehalten, danach seinen Kurs einzuschlagen. Das Signal des stromabwärts segelnden Fahrzeuges gilt als Regel.

Art. 35. Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe vor einer Krümmung ankommen, **müssen** sie sich die unten in den Art. 36 und 37 vorgeschriebenen Signale geben, und das stromabwärts befindliche hält an, bis das andere Fahrzeug die Durchfahrt passirt hat. Das Gleiche gilt, sofern ein Dampfschiff und ein Segelschiff einander begegnen.

Art. 36. Wenn in einer engen Durchfahrt ein Dampfschiff einem anderen in derselben Richtung fahrenden Dampfschiffe vorbeifahren will, so giebt es, bevor es auf kleine Entfernung herangekommen ist, das Signal dazu mit fünf Glockenschlägen oder mit fünfmaligem Pfeifen und mittelst Schwenken einer auf der Vorderschanze an einem Schaft befestigten Flagge oder durch Aufhissen einer blauen Flagge in halber Masthöhe bei Tage oder einer brennenden Schiffslaterne mit weissem Glase bei Nacht. Auf diese Signale entfernt sich das vorausfahrende Fahrzeug nach links und lässt dem anderen Fahrzeug, welches sich rechts hält, die Fahrt frei; sobald das nachfolgende Fahrzeug sich in der Entfernung einer halben Schiffslänge von dem vorausfahrenden oder von dem letzten der von demselben geschleppten Fahrzeuge befindet, muss das vorausfahrende Schiff die Schnelligkeit seiner Fahrt so lange mässigen, bis an ihm vorbeigefahren ist (Art. 129).

Art. 37. Wenn ein besser segelndes Fahrzeug ein Segelfahrzeug einholt und über dasselbe hinaussegeln will, so giebt es das Signal dazu durch rechtzeitiges Anrufen des vorausfahrenden Fahrzeuges, welches gehalten ist, ihm die Fahrt unter Wind frei zu geben (Luvseite).

Will ein Dampfschiff einem Segelfahrzeuge, welches in der nämlichen Richtung wie es selbst fährt, vorbeifahren, so giebt es ihm die im Art. 36 vorgeschriebenen Signale, bevor es auf kleine Entfernung herangekommen ist, und es fährt unter dem Winde des Segelfahrzeuges vorbei (Art. 129) (in Lee).

Art. 38. Die stromabwärts fahrenden Dampfschiffe müssen an den Stellen, wo der Strom starke Krümmungen beschreibt, bis dahin, wo vom Hintertheile des Fahrzeuges aus die Fahrt mit dem Auge zu übersehen ist, die Schnelligkeit ihrer Fahrt vermindern. Wenn das Dampfschiff in der Krümmung befindliche Fahrzeuge bemerkt, signalisirt es seine Annäherung mittelst einmaligen Pfeifens (Art. 129).

Art. 39. Jedes Dampfschiff ist gehalten, den ihm begegnenden Fahrzeugen, welche sich von der Strömung treiben lassen, sowohl bei der Fahrt stromaufwärts wie stromabwärts auszuweichen. Das Fahrzeug, welches sich von der Strömung treiben lässt, muss seinerseits, wenn es anderen Segelfahrzeugen oder Dampfschiffen begegnet, sich möglichst in der Nähe eines der Ufer halten, um der Vorbeifahrt so wenig Hinderniss wie möglich entgegenzustellen (Art. 129).

Art. 40. Die Fahrzeuge, welche lavirend fahren, achten bei ihren Bewegungen darauf, dass sie sich nicht in der Fahrlinie der Dampfschiffe befinden.

Art. 41. Die Kapitäne und Führer von Fahrzeugen, welche schwere Ladung führen, oder von beladenen Fahrzeugen mit geringerem Rauminhalt als 60 Tonnen sind gehalten, sich soweit als möglich von der Fahrlinie der Dampfschiffe entfernt zu halten, welchen sie begegnen oder von welchen sie eingeholt werden.

Die Kapitäne der Dampfschiffe müssen ihrerseits, wenn sie nahe an den in dem vorstehenden Absatze bezeichneten Fahrzeugen vorüberfahren, den Gang ihrer Maschine verlangsamen und, im Falle von Gefahr für die gedachten Fahrzeuge, denselben gänzlich einstellen, insofern als sie dies ohne Gefahr für sich selbst oder für die Fahrzeuge, welche sie schleppen, thun können (Art. 129).

Art. 42. Die Kapitäne oder Führer von Schleppschiffen, welche mit oder ohne Anhang fahren, sind zur Beobachtung aller vorstehenden Bestimmungen verpflichtet; sie müssen sich insbesondere nach den Vorschriften der Art. 36, 37 und 38 richten, wenn ein Schleppzug über einen anderen hinaussegeln will; mit Ausnahme des letzteren Falles dürfen sich zwei Schleppzüge niemals, weder bei dem Ankern noch im Verlauf der Reise, neben einander befinden.

Im Falle der Begegnung mit Segelfahrzeugen oder Dampfschiffen, welche in entgegengesetzter Richtung fahren, ist der Schlepper, wenn er stromaufwärts fährt, befugt, von den Vorschriften im Art. 34 abzuweichen, um sich ausserhalb der Strömung zu halten, wenn er dies ohne Gefahr für die ihm begegnenden Fahrzeuge bewerkstelligen kann.

Ausserdem ist der Schlepper, wenn er von dieser Befugniss Gebrauch macht, gehalten, die oben in Art. 34 oder 37 vorgeschriebenen Signale zu geben (Art. 129).

Art. 43. Allgemeine Regel ist, dass jedes Dampfschiff, welches keinen Schleppzug schleppt, ebenso wie jedes Segelfahrzeug, welches mit günstigem Winde fährt, einem Zuge geschleppter Fahrzeuge ausweichen muss. Fehlt es, um dies thun zu können, an dem hinreichenden Raume, so sind die Kapitäne und Führer sowohl der Schlepper wie der geschleppten Fahrzeuge gehalten, sich selbst in dem Falle, wenn die oben in den Art. 36, 37 und 38 vorgeschriebenen Signale nicht gegeben worden sind, in Gemässheit der Bestimmungen gedachter Artikel seitwärts zu halten.

Uebrigens müssen die Kapitäne und Führer der Schlepper und der geschleppten Fahrzeuge in allen Fällen der Begegnung mit anderen Fahrzeugen die im Schlepptau als Anhang geschleppten Fahrzeuge so viel als möglich einander nähern, dergestalt, dass den anderen Fahrzeugen hinreichend freie Fahrt gelassen wird (Art. 129).

Art. 44. Raddampfer dürfen die Fahrzeuge, welche sie im Sulina-Arm schleppen, nicht längs ihres Bordes befestigen.

Es ist untersagt, in diesem Stromarme aufwärts mit einem Zuge von mehr als sechs, abwärts mit einem Zuge von mehr als zwei geschleppten Fahrzeugen zu fahren, wenn die letzteren leer sind oder, mögen sie auch beladen sein, eine Länge von 80 Fuss und darüber haben; in keinem Falle darf mit mehr als zwei Bord an Bord gekuppelten Fahrzeugen gefahren werden (Art. 129).

Art. 45. Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung getreidelte Fahrzeuge längs desselben Ufers einander begegnen, so hat dasjenige, welches stromaufwärts fährt, auszuweichen, um das andere vorbeizulassen. Wenn ein durch Zugthiere getreideltes Fahrzeug ein durch Menschenkräfte getreideltes einholt, so muss letzteres dem ersteren den Weg frei geben.

Trifft ein getreideltes Fahrzeug mit einem anderen am Ufer befestigten zu-

sammen, so muss der Kapitän des letzteren den Matrosen des getreidelten Fahrzeuges gestatten, behufs Transports des Treideltaus an Bord des befestigten Fahrzeugs zu gehen.

Art. 46. Niemand darf es unternehmen, getreidelte Fahrzeuge zu überholen, es sei denn, dass er sich längs des Ufers hält, welches demjenigen gegenüber liegt, an welchem das Treideln geschieht.

Die getreidelten Fahrzeuge müssen sich ihrerseits auf die durch die Art. 36 und 37 vorgeschriebenen Signale hin möglichst nahe an dasjenige Ufer halten, an welchem sie entlang fahren.

Kapitel 3.

Vorschriften für das Treideln.

Art. 49. Es ist nicht gestattet, Schiffsmühlen, Bewässerungsräder und andere derartige Anlagen im Strome und namentlich in der Nähe der Ufer ohne ausdrückliche Erlaubniss der der Strompolizei vorgesetzten Behörde zu errichten (Art. 129).

Art. 51. Nachdem entlang der Sulina Sarrpfähle errichtet worden, haben die Kapitäne und Führer es zu vermeiden, auf den Treidelwegen behufs Befestigung ihrer Fahrzeuge Pfähle einzuschlagen oder Anker einzutreiben (Art. 129).

Kapitel 4.

Vorschriften für die Schifffahrt während der Nachtzeit oder bei nebligem Wetter.

Art. 52. Jedes Dampfschiff, welches während der Nacht (zwischen dem Untergange und dem Aufgange der Sonne) fährt, muss mit einem wenigstens auf die Entfernung von 2 Meilen leicht sichtbaren, an der Spitze des Fockmastes aufgehissten weissen Lichte, mit einem grünen Lichte am Steuerbord und mit einem rothen Lichte am Backbord versehen sein.

Die Seitenfeuer sind innerhalb des Bords mit von hinten nach vorn gerichteten Schirmen dergestalt zu versehen, dass das grüne Feuer nicht von Backbord und das rothe Feuer nicht von Steuerbord bemerkt werden kann.

Die Segelfahrzeuge führen, wenn sie unter Segel fahren oder geschleppt werden, die nämlichen Feuer wie die in der Fahrt begriffenen Dampfschiffe, mit Ausnahme des weissen Fockmastfeuers, von dem sie niemals Gebrauch machen dürfen.

Die Dampfschiffe, welche ein oder mehrere andere Fahrzeuge schleppen, führen ausser ihren Seitenfeuern zwei weisse Feuer, welche, das eine über dem anderen, an der Spitze des Mastes angebracht sind, um sie von anderen Dampfschiffen unterscheiden zu können.

In Bezug auf die Anwendung der in dem gegenwärtigen Artikel enthaltenen Vorschriften wird jedes Dampfschiff, welches nur mit Hülfe seiner Segel fährt, als Segelschiff, und jedes Schiff, dessen Maschine in Thätigkeit ist, als Dampfschiff angesehen, ohne Rücksicht auf sein Segelwerk.

Die während der Nacht fahrenden Flösse müssen an jeder ihrer Ecken ein weisses Feuer und drei weisse Feuer, von welchen das eine unter das andere gestellt ist, an der Spitze des Mastes führen (Art. 129).

Art. 53. Die Segelschiffe, die Schleppzüge und die Flösse dürfen nicht fahren, wenn die Dunkelheit nicht gestattet, gleichzeitig die beiden Ufer des Stromes wahrzunehmen.

Jedes Fahrzeug, gleichgültig ob durch Segel oder Dampf getrieben, welches während der Nacht auf seiner Fahrt bemerkt, dass es von einem in derselben Richtung kommenden anderen Fahrzeug eingeholt wird, ist gehalten, sich diesem Fahrzeug bemerkbar zu machen, indem es ihm nach hinten ein weisses Feuer zeigt (Art. 129).

Art. 54. Bei nebligem Wetter fahren die Dampfschiffe nur mit verminderter Schnelligkeit, und die Kapitäne sind gehalten, ihren Kurs entsprechend der Dichtigkeit des Nebels zu regeln, derart, dass sie stets Herr der Bewegung des Schiffes bleiben und, im Falle sie auf ein Hinderniss stossen, rechtzeitig anhalten können. Ueberdies sind sie gehalten, ununterbrochen die Schiffsglocke ertönen zu lassen und in Zwischenräumen von 2 Minuten ein Preifensignal zu geben und **Anker zu werfen,** sofern der Nebel in dem Grade dicht wird, dass es ihnen unmöglich wird, gleichzeitig beide Ufer des Flusses wahrzunehmen (Art. 129).

Art. 55. Es ist den Fahrzeugen untersagt, ihre Taue während der Nacht oder bei nebligem Wetter quer über dem Strome zu lassen (Art. 129).

Kapitel 5.

Vorschriften für die Fahrzeuge auf dem Ankerplatze.

Art. 56. Es ist ausdrücklich verboten, in dem Schifffahrtsfahrwasser Anker zu werfen oder sich mit Tauen anzulegen.

Vorbehaltlich der weiter unten im Art. 75 vorgesehenen Ausnahme ist gleichermaassen den Fahrzeugen untersagt, in den Stromkrümmungen selbst längs der Ufer oder an jedem Theile des Ufers, welcher zwischen zwei, festgelegte Anker tragenden Pfählen gelegen ist, mit Tauen anzulegen oder zu ankern, bei Strafe, dass sie für alle Havereien, welche ihre Anwesenheit veranlasst haben kann, verantwortlich sind.

Ausserhalb der Häfen dürfen längs der Treidelwege zwei oder mehrere Fahrzeuge nicht Bord an Bord geankert oder festgemacht sein (Art. 129).

Art. 57. Wenn wegen Nebels ein Fahrzeug oder ein Floss genöthigt ist, anderswo als an einem gewöhnlichen Ankerplatze anzuhalten, so ist dasselbe, wenn es ein Dampfschiff ist, gehalten, die Schiffsglocke ertönen zu lassen, und in dem entgegengesetzten Falle durch das Sprachrohr zu rufen. Diese Signale werden von 2 zu 2 Minuten wiederholt (Art. 129).

Art. 58. Jedes während der Nacht auf dem Strome stillliegende Fahrzeug muss mit einer brennenden Schiffslaterne versehen sein, welche entweder am Ende einer der grossen Raaen oder an irgend einer anderen sichtbaren Stelle des Fahrzeuges auf der Seite des Fahrwassers dergestalt angebracht ist, dass sie ebensowohl stromauf- wie stromabwärts wahrgenommen werden kann.

Die während der Nacht vor Anker liegenden Flösse müssen die oben in dem letzten Absatze des Art. 52 vorgeschriebenen Feuer führen, mit Ausnahme der beiden Eckfeuer auf der Uferseite, welche sie zu beseitigen gehalten sind (Art. 129).

Art. 59. Wenn ein Fahrzeug oder ein Floss, um sich zu befestigen, sowie in dem im Kapitel 7 vorgesehenen Falle der Strandung genöthigt ist, quer über das Fahrwasser ein Tau oder eine Kette zu legen, so müssen diese Befestigungsmittel sofort niedergelassen werden, wenn ein anderes Fahrzeug herankommt, um vorbei zu fahren (Art. 129).

Kapitel 6.

Besondere Vorschriften für die Flösse.

Art. 60. Die Flösse und Holztriften dürfen, wenn sie im Sulina-Arme fahren, nur einen Tiefgang haben, welcher mindestens 2 Fuss englisch geringer ist, als die Höhe des Wassers über derjenigen Untiefe des gedachten Flussarms, welche die geringste Tiefe hat (Art. 130 und 148).

Art. 61. Es ist den Flössen und Holztriften, welche einen Tiefgang von mehr als 9 Fuss englisch oder eine Breite von mehr als 40 Fuss englisch haben, und allen Holztriften, welche bestimmt sind, ins Meer zu gehen, ohne Rücksicht auf ihre Dimensionen, untersagt, im Sulina-Arme zu fahren, ohne von einem Dampfschiff geschleppt zu werden. In keinem Falle dürfen die Flösse oder Holztriften, welche im Sulina-Arme fahren, eine Breite von mehr als 50 Fuss englisch, noch eine Länge von mehr als 120 Fuss englisch haben. Alle Flösse oder Holztriften von grösserer Länge oder Breite sind gehalten, auf Ersuchen der Beamten der Strompolizei ihre Fahrt in dem genannten Arm zu unterbrechen und ihre Dimensionen gemäss den vorstehend festgesetzten Grenzen zu ändern, unbeschadet der Auferlegung der durch den zweiten Absatz des Art. 130 gegenwärtigen Reglements festgesetzten Geldbusse.

Die zur Dampfsägemühle von Sulina gehörigen Flösse, welche eine Breite von mehr als 20 Fuss englisch haben, sind nicht ermächtigt, stromabwärts weiter als über den zweiten Meilenstein hinauszufahren.

Jedes Floss, dessen Breite 20 Fuss übersteigt, muss an den für den Gebrauch der Flösse zwischen den Meilensteinen 2 und 3 errichteten Pfählen anhalten und seine Dimensionen gemäss der vorstehend festgesetzten Grenze vermindern.

Die Flösse von 20 Fuss Breite, welche für die Dampfsägemühle von Sulina bestimmt sind, haben im Hafen zu landen und sich eines nach dem anderen längs des Ufers im vierten Abschnitt festzulegen, ohne dass man jedoch dort zwei Flösse Bord an Bord nebeneinander legen darf (Art. 130).

Art. 62. Es ist gleichermaassen allen nicht geschleppten Flössen oder Holztriften untersagt, im Sulina-Arme zur Nachtzeit, d. h. zwischen Sonnenuntergang und -Aufgang, zu fahren (Art. 130 und 148).

Art. 63. Flösse oder Holztrifte, welche im Sulina-Arm stranden und nicht innerhalb 24 Stunden wieder flott gemacht werden, können im Bedürfnissfalle von den Beamten der Strompolizei auf Kosten der Eigenthümer gelichtet und selbst zerlegt werden.

Kapitel 7.

Vorschriften für den Fall der Strandung oder des Schiffbruchs.

Art. 64. Jeder Kapitän oder Führer eines in dem Laufe der Sulina gestrandeten Fahrzeuges oder Flosses ist gehalten, an einer passend gelegenen Stelle und wenigstens einen Kilometer stromaufwärts von seinem Fahrzeuge eine Schiffswache aufzustellen, welcher obliegt, die stromabwärts kommenden Fahrzeuge und Flösse anzurufen, um selbige über die Beschaffenheit und den Ort des Unfalles zu verständigen.

Wenn sich ein gestrandetes Fahrzeug unter Segel oder unter Dampf befindet, so ist es gehalten, die sich nähernden Fahrzeuge anzurufen, ehe sie auf kurze Entfernung herangekommen sind, um denselben von seiner Unbeweglichkeit Kenntniss zu geben.

Art. 65. Die Dampfschiffe dürfen nur von der Hälfte ihrer Kraft Gebrauch machen, wenn sie an Stellen vorbeikommen, woselbst ein Fahrzeug oder ein Floss gestrandet oder auf den Grund gerathen ist (Art. 129).

Art. 66. Jeder Schiffbruch in dem Laufe der Sulina wird, Ausnahmefälle abgerechnet, für verdächtig gehalten, und bis zum Beweise des Gegentheils besteht die **Vermuthung**, dass derselbe der **Nachlässigkeit** oder der Böswilligkeit des Kapitäns oder seiner Mannschaft zur Last fällt.

Der Steuermann des Fahrzeuges ist persönlich für den Schiffbruch verhaftet, wenn derselbe in Folge schlechter Manöver stattgefunden hat.

Art. 67. Wenn ein Fahrzeug Schiffbruch gelitten hat, so muss der Kapitän alle Anstrengungen machen, um dasselbe unverzüglich gegen eines der Ufer dergestalt zu ziehen, dass es in dem Fahrwasser nicht liegen bleibt.

Der Kapitän des schiffbrüchigen Fahrzeuges und seine Mannschaft bleiben an Bord oder am Ufer in der Nähe der Unglücksstelle, bis das weiter unten im Art. 68 erwähnte Protokoll aufgenommen worden ist.

Es ist ihnen untersagt, unter irgend einem Vorwande etwas von der Ladung, vom Material, den Ankern, Ketten, Tauen u. s. w. zu entfernen.

Art. 68. Sogleich nach dem Schiffbruche oder dem Unglücksfalle lässt der Lootse und mangels eines Lootsen der Kapitän des Fahrzeuges durch die Stromaufsichtsbeamten den Schifffahrtsinspektor davon so schleunig als möglich in Kenntniss setzen.

Der Inspektor begiebt sich sofort an Ort und Stelle und nimmt über den Unfall ein ausführliches Protokoll auf, welches durch seine Vermittelung der zuständigen Behörde mitgetheilt wird.

Die auf der unteren Donau stromabwärts von Galatz und aufwärts von der oberen, durch Art. 12 des gegenwärtigen Reglements festgesetzten Grenze des Hafens von Sulina von den Schiffen abandonnirten Anker, Ketten und sonstigen Gegenstände dürfen ohne schriftliche Genehmigung des Schifffahrtsinspektors nicht entfernt werden.

Der Inspektor ertheilt, wenn nothwendig, diese Genehmigung und regelt die Art der Entfernung sowie die Bestimmung der abandonnirten Gegenstände in derjenigen Form, welche für die an der Mündung abandonnirten Gegenstände durch den § 12 der Instruktion des Kapitäns des Hafens von Sulina vorgeschrieben und durch die europäische Kommission am 5. Juli 1871 in Ausführung des Art. 9 der öffentlichen Akte vom 2. November 1865 festgesetzt ist.

Art. 69. Wenn der Inspektor es für nöthig erachtet, sofortige Maassregeln im Interesse der Schifffahrt zu ergreifen, so requirirt er zu dem Behufe den Kapitän des schiffbrüchigen Fahrzeuges, welcher verpflichtet ist, entweder sofort zu erklären, dass er sein Fahrzeug abandonniren werde, und in diesem Falle dem Inspektor völlige Freiheit bezüglich der zu ergreifenden Maassregeln zu lassen, oder mit seiner Mannschaft nach den Befehlen des Inspektors zu verfahren; in letzterem Falle leitet dieser die Bergung bis zu dem Augenblick, wo sie aufhört, eine Maassregel öffentlichen Interesses zu sein und eine Angelegenheit des Privatinteresses wird.

Art. 70. Wenn ausser dem im vorhergehenden Artikel vorgesehenen Falle der Dringlichkeit die Wegschaffung des Wracks oder der Trümmer des schiffbrüchigen Fahrzeuges im Interesse der Schifffahrt für dringlich oder nothwendig erachtet wird,

so müssen die Eigenthümer, Assekuradeure und anderen Berechtigten dieselbe innerhalb einer ihnen vom Inspektor vorgeschriebenen Frist bewerkstelligen; geschieht dies nicht, so dürfen die Arbeiten seitens der Kommission innerhalb der in dem vorgedachten Art. 69 festgesetzten Grenzen von Amtswegen ausgeführt werden.

Art. 71. Alle, sei es von einzelnen Personen, sei es von Gesellschaften unternommenen Arbeiten, um die Bergung der schiffbrüchigen Fahrzeuge oder ihrer Ladung zu bewerkstelligen, gehen unter Aufsicht der Kommission vor sich. Diese Arbeiten können verboten werden, sofern sie derart sind, dass sie der Schifffahrt ein Hinderniss bereiten; auch können sie von Amtswegen durch die Kommission wieder aufgenommen und fortgesetzt werden für den Fall, dass sie zuvor aufgegeben oder unterbrochen worden waren. Dies geschieht auf eine den Betheiligten von dem Inspektor der Schifffahrt zugehende einfache Benachrichtigung hin. Das Fahrzeug, dessen Bergung durch die Kommission bewirkt worden ist, kann angehalten werden, die Kosten der Bergung und der Unterhaltung des Materials zu tragen.

Art. 72. In Fällen von Havereien, und namentlich wenn sie durch Zusammenstoss verursacht werden, nimmt der Inspektor, wenn er in der Lage ist, die Thatsachen zu ermitteln, und wenn er von einer der interessirten Parteien dazu aufgefordert wird, gleichermaassen ein Protokoll auf, welches der zuständigen Behörde übermittelt wird.

Titel III.

Von der Polizei im Hafen von Tultscha.

Art. 75. Jedes Fahrzeug, welches in Tultscha stationiren will, muss sich an dem rechten Ufer festlegen, ohne dass jedoch daselbst jemals mehr als drei Fahrzeuge Bord an Bord befestigt sein dürfen (Art. 132).

Art. 76. Kein Fahrzeug darf in dem schiffbaren Fahrwasser vor Tultscha rechts von den Uferpfählen und den längs des linken Stromufers angebrachten rothen Baken, sowie zwischen den umgekehrte Anker tragenden Pfählen des rechten Ufers Anker werfen (Art. 132).

Art. 77. Es ist den Fahrzeugen gestattet, sich an den Balken und Uferpfählen anzuholen, um die Krümmung von Tultscha zu umschiffen; aber in keinem Falle dürfen die Fahrzeuge sich dort dauernd festmachen.

Selbstverständlich betrifft diese Bestimmung nicht Dampfschiffe, welche in regelmässigen Zeitfristen Reisen machen und sich zeitweilig vor Tultscha aufhalten.

Gleichermaassen ist es zweien oder mehreren Fahrzeugen untersagt, sich zu gleicher Zeit vermittelst der nämlichen Bake festzumachen (Art. 132).

Titel IV.

Von dem Lootsendienst an der Mündung und in dem Laufe des Flusses.

Kapitel 1.

Lootsendienst an der Mündung.

Art. 78. Da das Lootsen in der Mündung, wie dies im Artikel 13 des gegenwärtigen Reglements ausgesprochen ist, stattfinden muss, so verrichtet ein besonderes Korps patentirter Lootsen in Sulina unter der Leitung eines Lootsenkommandeurs und des Hafenkapitäns diesen Dienst. Das Lootsenpatent wird von dem Hafen-

kapitän ausgestellt und von diesem alljährlich visirt werden; ohne dieses jährliche Visa verliert es seine Gültigkeit.

Art. 79. Um die Lootsen an Bord der Fahrzeuge zu bringen, welche, von der See kommend, sich dem Hafen zuwenden, ist ein Boot bereit und zwar bei Tage, sobald die Leuchtthurmwache ihre Ankunft signalisirt, während der Nacht, sobald ein Fahrzeug selbst das übliche Signal giebt, um einen Ortslootsen zu erhalten. Die Lootsen sind gehalten, den Fahrzeugen bis auf die Entfernung einer Meile, von der Spitze des Norddeiches ab gerechnet, entgegen zu fahren, und die Fahrzeuge sind gehalten, die Lootsen zu erwarten, indem sie ihren Lauf verlangsamen und, wenn nothwendig, Anker werfen.

Sofern das Lootsenboot verhindert ist, den Hafen zu verlassen, und wenn der Zustand des Meeres oder jeder andere Umstand der höheren Gewalt dem ankommenden Schiffe nicht gestattet, auf der Rhede zu bleiben, so hat der Kapitän das Recht, unter eigener Verantwortung ohne Lootsen in den Hafen einzufahren.

Art. 80. An Bord angekommen, machen die Lootsen die Kapitäne mit der Tiefe der Durchfahrt bekannt, und diese geben ihrerseits den Lootsen von dem Tiefgang und der Grösse der Ladung ihres Schiffes Kenntniss.

Die Grösse der Ladung wird von den Lootsen unverzüglich dem Hafenkapitän von Sulina angezeigt.

Bei der Ausfahrt aus dem Strome sind die Kapitäne gehalten, dem Lootsen den Tiefgangs- und Passirschein zu zeigen; im Allgemeinen müssen sie, sei es beim Einlauf in die Durchfahrt von Sulina, sei es im Flusslaufe, den Lootsen alle diejenigen Angaben machen und diejenigen Erleichterungen gewähren, welche zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlich sind (Art. 134).

Art. 81. Jeder nicht zum Korps der Lootsen von Sulina gehörige Lootse, welcher sich an Bord eines Fahrzeuges befindet, welches im Begriffe ist, die Durchfahrt zu passiren, ist sofort nach der Ankunft des Ortslootsen gehalten, diesem die Führung des Schiffes vollständig zu überlassen (Art. 134).

Art. 82. Bei der Ausfahrt aus dem Strome ist der Ortslootse gehalten, das Fahrzeug bis wenigstens eine Viertelmeile östlich von der Spitze des Norddeichs zu führen.

Kapitel 2.

Vom Lootsendienste im Laufe des Flusses.

Art. 84. Ausser dem Korps der Lootsen, deren Obliegenheit es ist, die Schiffe durch die Durchfahrt der Sulinamündung zu führen, und die unter der Direktion des Hafenkapitäns stehen, bestehen noch zwei Korps patentirter Lootsen: Dasjenige der Flusslootsen erster Klasse, welche im Flusse für den Dienst der zwischen Sulina und Braïla fahrenden Dampfschiffe thätig sind, und dasjenige der Flusslootsen zweiter Klasse, welche unter denselben Bedingungen den Dienst auf den Segelfahrzeugen, Flössen etc. versehen.

Die Flusslootsen stehen unter der Aufsicht des Schifffahrtsinspektors, welcher ihnen das Lootsenpatent ausstellt. Dieses Patent muss alljährlich von dem Inspektor visirt werden und verliert seine Gültigkeit, wenn die Erfüllung dieser Förmlichkeit unterblieben ist.

Der Lootsendienst wird von einem Lootsenkommandeur, welcher drei Bureaus, eines zu Galatz, ein anderes zu Braïla und das dritte zu Tultscha, zu halten hat,

sowie von einem Unterlootsenkommandeur, welcher zu Sulina seinen Amtssitz hat, geleitet.

Den für den Lootsendienst auf dem Flusse patentirten Lootsen steht allein die Befugniss zu, die Fahrzeuge während ihrer Fahrt zwischen Sulina und Braïla, sowohl flussaufwärts wie abwärts zu lootsen; dagegen ist ihnen untersagt, sie in der Durchfahrt der Sulinamündung zu lootsen.

Die mit dem Patent als Hülfslootsen für die Mündung versehenen Flusslootsen sind jedoch auf Requisition der Hafenbehörde ermächtigt, den Lootsendienst in der Durchfahrt von Sulina zu verrichten (Art. 135).

Art. 85. Die Kapitäne von Kauffahrtei-Segelschiffen sind bei der Fahrt stromaufwärts, wenn sie die Reise selbst an Bord ihrer Fahrzeuge bewerkstelligen, nicht verpflichtet, einen patentirten Lootsen zu nehmen; der Unterlootsenkommandeur ist jedoch, als Vorgesetzter des Flusslootsenwesens, selbst in diesem Falle verpflichtet, ihnen auf Verlangen einen Lootsen zu verschaffen.

Für die Dampfschiffe von mehr als 100 Tonnen ist das Lootsen obligatorisch, für die Fahrt sowohl stromaufwärts als stromabwärts.

Die Kapitäne der stromaufwärts oder stromabwärts fahrenden Dampfschiffe haben sich abwechselnd an den Lootsenkommandeur in Galatz, an seine Beamten in Braïla, in Tultscha und an den Unterlootsenkommandeur in Sulina zu wenden, welche ihnen der Reihe nach denjenigen Lootsen bezeichnen, welcher sie im Flusse lootsen soll.

Für die Fahrt stromabwärts muss jedes Kauffahrtei-Segelfahrzeug, welches nach seinen Nationalpapieren eine Tragfähigkeit von über 100 Tonnen hat, sowie jedes Floss oder Holztrift einen für den Flussdienst patentirten Lootsen nehmen, welcher mit einem ordnungsmässig ausgestellten Einschiffungsschein versehen ist. Ebenso verhält es sich mit den Segelfahrzeugen von mehr als 100 Tonnen, welche stromaufwärts fahren, ohne dass der Kapitän oder Führer sich an Bord befindet, und unter allen Umständen mit den Kauffahrtei-Dampfschiffen.

Für diejenigen Fahrzeuge jedoch, welche die Reise zwischen dem Sulina-Arm und den Häfen von Reni, Ismaïl und Kilia machen, ist die Benutzung eines patentirten Lootsen nicht obligatorisch, soweit der Theil des Stromes in Frage kommt, welcher zwischen Tultscha und den genannten Häfen liegt.

Die Kapitäne von Schleppfahrzeugen, welche nicht ein Patent als Flusslootse besitzen, sind gleichermassen gehalten, einen patentirten Lootsen zu nehmen, sofern sie stromaufwärts oder stromabwärts ein oder mehrere Fahrzeuge schleppen, für welche das Lootsen obligatorisch ist.

Die mit der Führung von Flössen oder Holztriften beauftragten Lootsen sind gehalten, sich zu versichern, dass die durch die Art. 60 und 61 des gegenwärtigen Reglements festgesetzten Dimensionen nicht überschritten worden sind, und diese Dimensionen auf dem Einschiffungsschein, welcher den genannten Lootsen ausgestellt worden, vermerken zu lassen (Art. 133).

Art. 86. Die Fahrt stromaufwärts beginnt in dem Augenblick, in welchem das Schiff den Hafen von Sulina in der Richtung gegen den Strom verlässt; dieselbe hört auf, wenn das Schiff entweder an seinem Bestimmungshafen oder in Braïla, wenn es nach einem oberhalb dieses letztgedachten Hafens belegenen Hafen oder nach Matschin bestimmt ist, ankommt.

Die Fahrt stromabwärts beginnt in Braïla oder bei der Ausfahrt aus demjenigen Hafen, in welchem das Schiff seine Ladung oder, wenn es leer hinabfährt, seine Abfertigung erhalten hat, in dem Falle, dass dieser Hafen unterhalb Braïla belegen ist; sie hört in dem Augenblicke auf, in welchem das Fahrzeug in dem Hafen von Sulina vor Anker geht.

Die Fahrzeuge, welche aus Matschin, Podbachi oder einem oberhalb Braïla belegenen Hafen abfahren, nehmen ihren Lootsen für die Fahrt stromabwärts bei ihrer Vorüberfahrt an Braïla ein; diejenigen, welche von den Häfen Reni, Ismaïl oder Kilia abfahren, sind befugt, denselben einzunehmen, wenn sie an Tultscha vorbeifahren.

Die Kapitäne sind befugt, in dem Falle einen Lootsen zu fordern, dass sie selbst in dem Hafen, in welchem sie Ladung nehmen oder ihre Ladung löschen, bei Gelegenheit der Placirung ihres Fahrzeuges einer Hülfe bedürfen.

Art. 88. Die Flusslootsen dürfen die Donau nicht verlassen, um im Meere ein Schiff zu lootsen (Art. 135).

Art. 89. Der Kapitän, welcher einen patentirten Flusslootsen an Bord genommen hat, bleibt selbst in dem Falle, wo die Lootsung obligatorisch ist, nicht weniger für die Beobachtung der für die untere Donau in Kraft bestehenden Schifffahrts- und Polizei-Reglements, und namentlich der Art. 30 und 44 des gegenwärtigen Reglements verantwortlich.

Kapitel 3.

Gemeinsame Bestimmungen für das Lootsen in der Mündung und im Laufe des Stromes.

Art. 90. Der Inspektor und der Hafenkapitän von Sulina entscheiden, jeder in den Grenzen seines Dienstbereichs, in den zwischen den patentirten Lootsen und den Kapitänen von Kauffahrteischiffen entstehenden Streitigkeiten, wenn die Kapitäne deren Dazwischenkunft in Anspruch nehmen.

Art. 92. Die Verantwortlichkeit des Lootsen ist auf die Bezeichnung der fahrbaren Strasse und die besonderen Schifffahrtsverhältnisse beschränkt; der Kapitän, welcher seinem Lootsen die Leitung seines Schiffes überlässt, thut dies demzufolge unter eigener Verantwortung.

Die Lootsen, welche durch Unfähigkeit oder Böswilligkeit Veranlassung zu einem Zusammenstoss, einer Strandung oder einem Schiffbruch gegeben haben, werden des Amtes entsetzt, ohne Präjudiz für die Civilklage, welche die Betheiligten gegen dieselben vor den zuständigen Gerichtshöfen anstrengen können.

Wenn die Thatsachen, welche den Unfall herbeigeführt haben, derart sind, dass sie die Anwendung einer Kriminalstrafe nach sich ziehen, werden die Lootsen, um in Gemässheit der Gesetze abgeurtheilt zu werden, den zuständigen Behörden überliefert.

Titel VI.

Von dem Schleppdienst.

Kapitel 1.

Allgemeine Vorschriften.

Art. 114. Wenn die im Schlepptau geführten Fahrzeuge oder Transportschiffe auf der Rhede von Sulina, in einem Hafen oder an einer anderen Stelle der unteren

Donau, stromabwärts von Galatz, sich festlegen oder vor Anker gehen, so dürfen die Schlepper die Schlepptaue nicht eher nachlassen, als bis die geschleppten Fahrzeuge oder Transportschiffe ihre Wendung gegen Wind und Strömung bewirkt haben und sich sicher vor Anker befinden (Art. 141).

Art. 115. Wenn der Kapitän eines Schleppers es unternimmt, sei es auf der Rhede von Sulina, sei es im Flusse stromabwärts von Galatz ein oder mehrere Fahrzeuge, Transportschiffe, Flösse oder Holztrifte zu schleppen, für welche die Triebkraft seines Fahrzeugs ungenügend ist, so ist er für allen daraus erwachsenden Schaden civilrechtlich verantwortlich.

Abgesehen von der civilrechtlichen Verantwortlichkeit, hat der Kapitän des Schleppers die im Art. 141, Absatz 2, vorgesehene Geldstrafe verwirkt, da die Europäische Kommission, insoweit sie in Frage kommt, zwischen den Kapitänen der Segelschiffe und denjenigen der Schlepper vereinbarte besondere Abkommen nicht anerkennt (Art. 141).

Der Kapitän eines Schleppers, welcher es unternimmt ein Floss oder Holztrift stromabwärts von Galatz zu schleppen, ist gehalten, sich darüber zu vergewissern, dass der Lootse, dessen Verwendung durch Art. 85, Absatz 4, vorgeschrieben ist, sich an Bord befindet und dass er mit einem regelrechten Einschiffungsschein versehen ist.

Art. 116. Die in den vorstehenden Art. 114 und 115 enthaltenen Bestimmungen sind für alle stromabwärts von Galatz und auf der Rhede von Sulina beschäftigten Fahrzeuge obligatorisch, welche sich in regelmässigem oder zufälligem Schleppdienst befinden.

Kapitel 2.

Von dem Schleppdienst in der Mündung.

Art. 117. Die im Hafendienst oder im Dienst auf der Rhede von Sulina regelmässig oder zufällig beschäftigten Schleppschiffe und die für die Lade- und Löschungsverrichtungen im Hafen von Sulina bestimmten Dampfkrahne sind gehalten, sich streng nach den ihnen vom Hafenkapitän oder dessen Beamten ertheilten Anweisungen bezüglich des Anlege- oder Verankerungsplatzes zu richten.

Sie selbst haben in derjenigen Abtheilung des Hafens ihre Stellung zu nehmen welche ihnen vom Hafenkapitän besonders angewiesen wird; die Schlepper dürfen daselbst nicht in grösserer Zahl als zwei, die Dampfkrahne nicht in grösserer Zahl als drei Bord an Bord sich festlegen (Art. 142).

Art. 118. Es ist allen Dampfschiffen untersagt, im Hafen von Sulina mit mehr als zwei Bord an Bord befestigten Fahrzeugen zu fahren (Art. 142).

Art. 119. Wenn die Beschaffenheit des Meeres den Lootsen der Mündung nicht gestattet, sich auf die Rhede zu begeben, um die Fahrzeuge beim Einlaufen zu lootsen, so ist jeder aus dem Hafen auslaufende Schlepper, welcher ein Fahrzeug ins Schlepptau nehmen will, gehalten, vor dem Auslaufen den zu diesem Ende von dem Lootsenkommandeur bezeichneten Lootsen an Bord zu nehmen (Art. 142).

Kapitel 3.

Von dem Schleppdienst im Flusse.

Art. 120. Jeder Schlepper, welcher auf dem Flusse zwischen Galatz und der Sulina-Mündung das Schleppergeschäft mehr als dreimal innerhalb eines Monats

ausübt, wird als ein solcher betrachtet, der das Geschäft gewöhnlich betreibt, und er unterliegt demgemäss der Verpflichtung, die im Art. 111 des gegenwärtigen Reglements vorgeschriebene Licenz zu lösen (Art. 141).

Art. 121. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines stromabwärts von Galatz geschleppten Fahrzeugs, Transportschiffs, Flosses oder einer Holztrift ist der Kapitän des Schleppers, wenn er seine Reise fortsetzt, gehalten, dem ersten Dienstboote der Inspektion, welches er antrifft, von dem Unfall Nachricht zu geben.

Fällt die Strandung einem Fehler des Schleppers zur Last, so darf dieser seine Reise nicht fortsetzen, bevor festgestellt ist, dass die Stärke seiner Triebkraft unzureichend ist, um das gestrandete Fahrzeug, Transportschiff, Floss oder die Holztrift wieder flott zu machen (Art. 141).

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden auf alle stromabwärts von Galatz regelmässig oder zufällig im Schleppdienst beschäftigten Dampfschiffe Anwendung.

Titel VII.

Besondere Bestimmungen, welche im Interesse der Meliorationsarbeiten an der unteren Donau zu beobachten sind.

Art. 122. Die durch Art. 30 des gegenwärtigen Reglements den Kapitänen oder Führern von Fahrzeugen, Holztriften oder Flössen, welche auf der unteren Donau, stromabwärts von Galatz, fahren oder stationiren, vorgeschriebenen Vorsichtsmaassregeln finden namentlich auf das schwimmende Material Anwendung, welches zu den Meliorationsarbeiten im Flusse und an dessen Mündungen, sowie zu anderen Arbeiten jeder Art, wie Deichen, Dämmen, Eisbrechern, Ufermauern, Uferdeckungen gebraucht werden, wie solche von der Europäischen Donaukommission oder von der an die Stelle derselben tretenden Behörde hergestellt worden sind oder noch hergestellt werden, sowie ferner auf die Bojen und anderen Schifffahrtszeichen, welche von einer oder von der anderen dieser Behörden im Flusse oder auf den Ufern angebracht sind (Art. 144 und 145).

Art. 123. Die Kapitäne oder Führer der Fahrzeuge, Transportschiffe, Holztriften oder Flösse sind gleichmässig gehalten, die nöthigen Vorsichtsmaassregeln zu treffen, um die in der Ausführung begriffenen Arbeiten, namentlich die Baggerungen und die Herstellung der auf der unteren Donau stromabwärts von Galatz und an der Mündung in Angriff genommenen oder noch zu unternehmenden Arbeiten so wenig wie möglich zu stören.

Zu diesem Zwecke sind die Kapitäne aller Dampfschiffe gehalten, soweit dies ohne Gefahr für ihr eigenes Fahrzeug oder für die von ihnen geschleppten Fahrzeuge möglich ist, ihren Lauf zu verlangsamen, wenn sie durch einen Abschnitt des Flusses fahren, wo Baggerungen oder andere Arbeiten in der Ausführung begriffen sind, und zwar so lange, als sie sich zwischen den am Ufer stromauf- und abwärts von den Arbeitsstellen aufgestellten besonderen Signalen befinden (Art. 144 und 145).

Art. 124. Wenn Dampfbagger auf der unteren Donau, stromabwärts von Galatz, während der Nacht in Thätigkeit sind, so ist die Fahrt durch die Flussabschnitte, in welchen die Baggerungen stattfinden und der Transport des Abraums erfolgt, mit der nachstehend angegebenen Ausnahme allen Segel- und Dampffahrzeugen, Flössen oder Holztriften während derjenigen Zahl von Stunden unter-

sagt, welche für nöthig erachtet und durch ein besonderes Gutachten festgesetzt wird, das die Europäische Kommission oder die an ihre Stelle tretende Behörde zu diesem Behufe veröffentlichen lässt.

Dieses Verbot erstreckt sich nicht auf diejenigen Packetboote, welche periodische Reisen machen und einem regelmässigen Postdienst angehören, ausser in Fällen besonderer Dringlichkeit, in welchen die Fahrt bei Nacht auf ein einfaches Gutachten der Europäischen Kommission oder der an Stelle derselben tretenden Behörde unbedingt untersagt werden kann (Art. 144 und 145).

Titel VIII.

Von den Uebertretungen.

Kapitel 1.

Festsetzung der Geldstrafen.

§ 1.

Uebertretungen der allgemeinen Bestimmungen und derjenigen des Titel I über die Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.

Art. 125. Uebertretungen der Bestimmungen des zweiten Absatzes des Artikel fünf (5), des ersten Absatzes des Artikel siebenzehn (17) oder des ersten Absatzes des Artikel dreiundzwanzig (23) oder einer der Bestimmungen der Artikel acht, zehn, elf, vierzehn, sechzehn, achtzehn, neunzehn, zwanzig, siebenundzwanzig und achtundzwanzig (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 und 28) des gegenwärtigen Reglements werden mit einer Geldstrafe von wenigstens 10 Franken bis höchstens 50 Franken geahndet.

Art. 127. Für die Vergehen gegen die Bestimmungen des weiter vorstehend aufgeführten Artikel zweiundzwanzig (22) beträgt die Strafe wenigstens 20 und höchstens 200 Franken.

Art. 128. Jede Uebertretung einer der Bestimmungen der Artikel vierundzwanzig und fünfundzwanzig (24 und 25) wird mit einer Geldstrafe von wenigstens 20 und höchstens 100 Franken geahndet.

§ 2.

Uebertretungen der Bestimmungen des Titel II über die Strompolizei.

Art. 129. Jede Uebertretung einer der Bestimmungen der Artikel dreissig bis einschliesslich sechsundvierzig, der Artikel achtundvierzig bis einschliesslich neunundfünfzig, vierundsechzig, fünfundsechzig, neunundsechzig und vierundsiebenzig des gegenwärtigen Reglements (30 bis 46, 48 bis 59, 64, 65, 69 und 74) wird mit einer Geldstrafe von wenigstens 30 Franken bis höchstens 100 Franken bestraft.

Der Höchstbetrag der Geldstrafe kann bis zu 2000 Franken bemessen werden in dem Falle, dass gegen die Vorschriften des Art. 30 durch eine eigenwillige Handlung absichtlich verstossen wird, welche geeignet ist, die Sicherheit der Fahrzeuge oder der Pegel, Bojen, Signale, Treidelwege und anderen für die Schifffahrt dienenden Einrichtungen zu gefährden (Art. 145).

Art. 130. Jeder Führer eines Flosses oder einer Holztrift, welche bei der Fahrt in dem Sulina-Arm mit einem grösseren Tiefgang als demjenigen betroffen

werden, welcher im Artikel sechzig (60) des gegenwärtigen Reglements angegeben ist, hat eine Geldstrafe von wenigstens 100 und höchstens 500 Franken verwirkt.

Jede Uebertretung einer der Vorschriften der Artikel einundsechzig (61) und des zweiten Absatzes des Artikels einhundertundfünfzehn (115) wird mit einer Geldstrafe von mindestens 200 und höchstens 5000 Franken bestraft. Diese Strafe ist gleichmässig anwendbar auf den Kapitän desjenigen Schleppers, welcher ein Floss oder eine Holztrift führt, an dessen Bord sich nicht ein ordnungsmässig mit seinem Einschiffungsschein versehener patentirter Lootse befindet.

Jede Uebertretung der Bestimmungen des Artikel zweiundsechzig (62) wird mit einer Geldstrafe von wenigstens 200 Franken und höchstens 500 Franken bestraft.

§ 3.

Uebertretungen der Bestimmungen des Titel III über die Polizei im Hafen von Tultscha.

Art. 132. Mit einer Geldstrafe von wenigstens 10 und höchstens 50 Franken werden die Uebertretungen einer der Bestimmungen der Artikel fünfundsiebenzig, sechsundsiebenzig und siebenundsiebenzig (75, 76 und 77) des gegenwärtigen Reglements bestraft.

§ 4.

Uebertretungen der Bestimmungen des Titel IV über den Lootsendienst.

Art. 133. Jede Uebertretung der Vorschriften des ersten Absatzes des Artikel dreizehn (13) und des ersten, vierten und sechsten Absatzes des Artikel fünfundachtzig (85) des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von mindestens 150 und höchstens 300 Franken bestraft. Jede Uebertretung der Vorschriften des zweiten Absatzes des Artikel neunundsiebenzig (79) des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von mindestens 50 und höchstens 100 Franken geahndet.

Art. 134. Jede Verweigerung der im Artikel achtzig (80) des gegenwärtigen Reglements vorgeschriebenen Angaben, sowie jede absichtliche Ungenauigkeit in diesen Angaben, entweder seitens der Kapitäne oder seitens der Lootsen und jede Uebertretung des Artikel einundachtzig (81) wird mit einer Geldstrafe von mindestens 50 und höchstens 100 Franken bestraft.

Art. 135. Jeder Kapitän, welcher entgegen den Vorschriften des vorletzten Absatzes des Artikel vierundachtzig (84) des gegenwärtigen Reglements sein Fahrzeug zwischen Sulina und Braïla, sogar stromaufwärts und, wenn er sich selbst an Bord befindet, von einem fremden, zum Korps der Flusslootsen nicht gehörigen Lootsen leiten lässt, verfällt einer Strafe von wenigsten 100 und höchstens 150 Franken.

Der Flusslootse, welcher eine der Bestimmungen des obigen Artikel achtundachtzig (88) übertritt, hat eine Geldstrafe von wenigstens 50 und höchstens 100 Franken verwirkt.

Art. 136. Jede von den in der Mündung oder für den Flussdienst patentirten Lootsen oder von den Lootsen-Kommandeurs und Unter-Lootsen-Kommandeurs begangene Uebertretung der Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements oder der ihnen ertheilten Instruktionen wird, sofern gegen solche Uebertretung besondere

Strafen nicht ausgesprochen sind, mit einer Geldstrafe belegt, deren Höchstbetrag 300 Franken nicht übersteigen darf.

§ 5.

Uebertretungen der Bestimmungen des Titel V über den Lichterdienst.

Art. 140. Unter allen Umständen bleibt das Fahrzeug oder der Lichter, an dessen Bord die Uebertretung stattgefunden hat, zunächst zur Zahlung der verwirkten Strafe verhaftet und kann zur Einziehung derselben durch den Schifffahrtsinspektor oder je nach Umständen von dem Kapitän des Hafens von Sulina beschlagnahmt werden (Art. 143).

§ 6.

Uebertretungen der Bestimmungen des Titel VI über den Schleppdienst.

Art. 141. Jede Uebertretung einer der Bestimmungen der Artikel einhundertelf, einhundertzwölf, einhundertvierzehn, einhundertzwanzig und des ersten und dritten Absatzes des Artikel einhunderteinundzwanzig (111, 112, 114, 120 und 121) des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von wenigstens 20 Franken, höchstens 120 Franken geahndet.

Jede Uebertretung der Bestimmungen des zweiten Absatzes des Artikel einhundertfünfzehn (115) und des zweiten Absatzes des Artikel einhunderteinundzwanzig (121) wird mit einer Geldstrafe von 50 bis 1500 Franken belegt.

Art. 142. Es werden bestraft:

mit einer Geldbusse von wenigstens 20 Franken und höchstens 60 Franken die gegen eine der Bestimmungen der Artikel einhundertsiebenzehn und einhundertneunzehn (117 und 119) begangenen Uebertretungen;

mit einer Geldstrafe von wenigstens 40 Franken und höchstens 120 Franken die gegen die Bestimmungen des Artikel einhundertachtzehn (118) des gegenwärtigen Reglements begangenen Uebertretungen.

Art. 143. Die Bestimmungen des obigen Artikels einhundertvierzig (140) finden hinsichtlich der Einziehung der Strafen auch auf die Schlepper Anwendung, an deren Bord die Uebertretung stattgefunden hat.

§ 7.

Uebertretungen der besonderen Bestimmungen des Artikel VII.

Art. 144. Jede Uebertretung einer der Bestimmungen der Artikel einhundertzweiundzwanzig, einhundertdreiundzwanzig und einhundertvierundzwanzig (122, 123 und 124) des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von wenigstens 50 Franken und höchstens 500 Franken geahndet.

Art. 145. Wenn eine gegen eine der Bestimmungen der Artikel einhundertzweiundzwanzig, einhundertdreiundzwanzig und einhundertvierundzwanzig (122, 123 und 124) begangene Zuwiderhandlung oder eine in einem der Artikel einhundertneunundzwanzig und einhundertdreissig (129 und 130) des gegenwärtigen Reglements vorgesehene und mit Strafe belegte Uebertretung mit irgend einer Beschädigung oder Haverei an den Arbeiten der Europäischen Donau-Kommission oder derjenigen Behörde, welche an die Stelle derselben tritt, oder an ihrem schwimmenden Material oder an ihrem sonstigen Eigenthum durch das Fahrzeug, die Holztrift oder das Floss, welche die Uebertretung begangen, gleichzeitig oder später verbunden gewesen

ist, so beträgt die von dem Uebertreter verwirkte Strafe wenigstens 10 Franken und höchstens 2500 Franken.

Kapitel 2.

Vorschriften für die Anwendung der Geldstrafen.

Art. 147. Die Strafen finden keine Anwendung auf die durch höhere Gewalt verursachten Uebertretungen.

Art. 148. Der Höchstbetrag der Strafe kann im Wiederholungsfalle verdoppelt werden.

Es gilt als Wiederholungsfall, wenn die Uebertretung innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren wieder begangen wird.

Bezüglich der Führer von Flössen oder Holztriften wird ein Rückfall bei der Uebertretung der Bestimmungen des Artikel sechzig (60) des gegenwärtigen Reglements angenommen, wenn zwei oder mehrere von einem und demselben Eigenthümer oder Verkäufer abgefertigte Flösse oder Holztrifte, deren Dimensionen grösser sind als die in dem gedachten Artikel vorgeschriebenen, auf der Fahrt in dem Sulina-Arme in der Zeit zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember desselben Jahres betroffen werden, ohne von einem Dampfschiff geschleppt zu werden.

Im Falle des Artikel zweiundsechzig (62) wird ein Rückfall angenommen, wenn die Uebertretung an Bord eines und desselben Flosses oder einer und derselben Holztrift im Verlauf derselben Reise während zweier oder mehrerer Nächte begangen worden ist.

Art. 149. Ausser den Geldstrafen, welche den Uebertretern auferlegt werden, dürfen dieselben wegen des civilrechtlichen Ersatzes der von ihnen verursachten Schäden vor den zuständigen Gerichtshöfen belangt werden.

Art. 150. Die Kapitäne sind für die durch einzelne ihrer Mannschaften begangenen Uebertretungen persönlich verantwortlich.

Art. 151. Der Schifffahrtsinspektor und der Kapitän des Hafens von Sulina erkennen über die in dem Umfange ihres Dienstbereichs gegen die Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements begangenen Uebertretungen und verkünden in erster Instanz die Auferlegung der wegen solcher Uebertretungen verhängten Geldbussen.

Der Schifffahrtsinspektor und der Kapitän des Hafens von Sulina fällen ihr Urtheil nach einer summarischen Untersuchung, welche die Prüfung und die Feststellung der Thatsachen, die Aussage der Zeugen und die Erklärung der Parteien umfasst, welche letzteren stets vorzufordern, zu vernehmen und, wenn nothwendig, kontradiktorisch zu hören sind. Wenn die Parteien nicht erscheinen oder nicht ihre schriftliche Erklärung einsenden, so wird ein Kontumazurtheil gegen sie gefällt und im Erkenntniss ausgesprochen.

Sofern in erster Instanz eine Verurtheilung nicht erfolgt, hat die Kommission das Recht, innerhalb dreier Monate von der Erklärung der ersten Instanz ab, dass ein Grund zum Einschreiten nicht vorliege, die Angelegenheit zu verfolgen; sie entscheidet in diesem Falle als erste und letzte Instanz.

Die Verkündigung der Verurtheilungen erfolgt in Sulina in der Kanzlei derjenigen Konsular- oder Ortsbehörde, welcher der verurtheilte Theil unterstellt ist, wenn die Uebertretung während einer Reise stromabwärts begangen worden ist; sie erfolgt bei derselben Behörde im Bestimmungshafen des Fahrzeuges, wenn die Ueber-

tretung stromaufwärts begangen worden ist; sie darf gleichermaassen rechtsgültig an die Person erfolgen.

Art. 152. Der Betrag der Geldstrafen ist in Sulina zu Händen des Dirigenten der Schifffahrtskasse einzuzahlen; bezüglich der Seeschiffe muss diese Zahlung unter allen Umständen vor den von ihnen bei der Ausfahrt aus dem Flusse zu entrichtenden Schifffahrtsabgaben bewirkt werden.

Art. 153. Die Berufung gegen die verurtheilenden Erkenntnisse ist innerhalb dreier Monate nach der Verkündigung entweder bei der Europäischen Kommission, der dieser nachfolgenden Behörde oder bei dem gemischten Gerichtshofe anzubringen, welcher zu diesem Behufe eventuell eingesetzt werden kann.

Im Falle der Berufung ist der Betrag der Geldstrafe vorläufig in der Schifffahrtskasse zu hinterlegen und bleibt dort so lange deponirt, bis die Sache zum Austrag gebracht ist. Das auf die Berufung ergangene Erkenntniss ist endgültig und kann nicht Gegenstand irgend eines Rekurses sein.

Nach Ablauf der Frist von drei Monaten, von der Verkündigung an gerechnet, ist die Berufung nicht mehr zulässig, und der Betrag der Geldstrafe bleibt endgültig für die Schifffahrtskasse vereinnahmt.

Schlussbestimmungen.

Art. 154. Das gegenwärtige Reglement tritt am 1. Juli 1881 in Kraft.

Mit diesem Tage verliert das Schifffahrts- und Polizeireglement vom 10. November 1875 die Gesetzeskraft.

Art. 155. Das gegenwärtige Reglement kann in Gemässheit des Art. 17 des Pariser Vertrages von der Europäischen Kommission oder von der an deren Stelle einzusetzenden Behörde je nach Bedürfniss abgändert werden.

Geschehen zu Galatz am 19. Mai 1881.

β) Schifffahrts-, Flusspolizei- und Aufsichtsverordnung für den zwischen dem Eisernen Thore und Braïla gelegenen Theil der Donau vom 2. Juni 1882.

Titel I.

Allgemeine Schifffahrtsordnung.

art. 5.

Die auf der Strombahn fest errichteten Mühlen, die schwimmenden Mühlen, die Fischereien und die Bewässerungsräder dürfen die Schifffahrt nicht beeinträchtigen.

Sie müssen auf denjenigen Theilen des Flusses errichtet werden, welche nicht als Passage für Schiffe und Fahrzeuge dienen, und ihr Platz muss derartig gewählt sein, dass sie den freien Wasserabfluss nicht hemmen und keine nachtheiligen Aenderungen im Flussbette verursachen.

Titel II.

Schifffahrtspolizei.

Kapitel 1.

Allgemeine Bestimmungen.

art. 11.

Jedes Kauffahrtei-Dampfschiff mit einer Maschine von mehr als 50 Pferdekräften, welches auf dem Flusse fährt, ist verpflichtet, dem Inspektor und den Unter-

inspektoren, wenn sie sich in Ausübung ihrer Amtspflichten befinden, freiwillig aus dem Wege zu gehen und deren Fahrzeuge ins Schlepptau zu nehmen.

art. 13.

Schiffer und Mannschaften jeglicher Nationalität sind verpflichtet, den ihnen kraft dieser Verordnung von dem Inspektor, von den Unterinspektoren, den Hafenkapitänen oder von den den Befehlen derselben unterstellten Beamten gegebenen Anweisungen zu gehorchen.

art. 14.

In allen passenden Engen der Donau dürfen die Uferstaaten Flusspegel zum Messen des Steigens und Fallens des Wassers aufstellen.

In den Haupthäfen soll die Wasserstandstafel angeschlagen werden.

art. 17.

Falls es nothwendig wird, die schwierigen Durchfahrten und Engen, wo es verboten ist, Anker zu werfen, eventuell zu bezeichnen, so soll das stromabwärts von Braïla angenommene System befolgt werden.

art. 18.

(Gleichlautend mit Satz 1 und 4 des Artikels 30 der Schifffahrtsordnung für die Unter-Donau und die Mündungen vom 19. Mai 1881).

Kapitel 2.

Regeln für die Fahrzeuge, welche sich kreuzen oder überholen.

art. 19.

(Gleichlautend mit art. 31 l. c.).

art. 20.

(Gleichlautend mit art. 32, nur mit dem Zusatz in Satz 2, dass für das stromauffahrende Schiff eine Fahrtminderung genügt und nur im Bedarfsfalle die Fahrt ganz aufzuheben ist; und mit art. 33 l. c. unter Wegfall der Worte: „In den Krümmungen des Sulina-Armes und überhaupt“).

art. 21.

(Gleichlautend mit art. 34 l. c.; nur ist im letzten Satz zu lesen: „unbeschadet der Vorschriften der Artikel 20, 22, 25, 26 und 27“).

art. 22.

(Gleichlautend mit art. 35 l. c.; statt „Krümmung“ ist „enge Durchfahrt“ und statt „Artikel 36 und 37“ ist „Artikel 23 und 24“ zu lesen; ferner genügt blosse Fahrtminderung und nur im Bedarfsfalle ist Fahrteinstellung anbefohlen).

art. 23.

(Gleichlautend mit art. 36 l. c.).

art. 24.

(Gleichlautend mit art. 37 l. c.; statt „art. 36“ ist zu lesen: „art. 23“).

art. 25.

(Gleichlautend mit art. 39 l. c.).

art. 26.

(Gleichlautend mit art. 42 l. c. Es ist zu lesen in Satz 2: „Artikel 23 und 24“ statt „art. 36, 37 und 38“; in Satz 4: „art. 21“ statt „art. 34“; in Satz 5: „art. 23 **und** 24“ statt „art. 34 **oder** 37“).

art. 27.

(Gleichlautend mit art. 43 l. c.; statt „art. 36, 37 und 38“ ist zu lesen „art. 23 und 24“).

Am Schlusse ist hinzugefügt:

„In allen Fällen ist es verboten, im Strome mit mehr als 3 längsseits verkuppelten Schiffen zu fahren“ (vergl. art. 44 l. c.).

Kapitel 3.

Regeln für das Treideln.

art. 28.

(Gleichlautend mit art. 45 l. c.).

art. 29.

Ein von Menschenhand getreideltes Schiff darf es nicht unternehmen, ein anderes in gleicher Weise getreideltes Schiff zu überholen, ausgenommen in dem Falle, wo hieraus kein Verzug oder Hemmniss für letzteres entstehen würde, welches in gleichem Falle verpflichtet ist, sich so nahe als möglich an demjenigen Ufer zu halten, an welchem es entlang fährt.

art. 30.

Ausserhalb der Häfen dürfen nicht mehr als 3 Fahrzeuge, Bord an Bord verankert oder vertäut, an den Leinpfaden entlang liegen.

Kapitel 4.

Schifffahrtsregeln bei Nacht und Nebelwetter.

art. 31.

(Gleichlautend mit Satz 1 bis 5 des art. 52 l. c.).

Der weitere Inhalt hat folgenden Wortlaut:

„Die bei Nacht fahrenden Flösse müssen an jeder ihrer Ecken ein weisses Licht führen.

Jedes bei Nacht in Fahrt befindliche Segel- wie Dampfschiff, welches bemerkt, dass es von einem anderen in demselben Kurs mit ihm fahrenden Schiffe eingeholt wird, ist verpflichtet, dasselbe zu warnen, indem es ihm ein weisses Licht über dem Heck zeigt.“

(Vergl. art. 53 l. c. Satz 2).

art. 32.

Segelschiffe, Schleppzüge und Flösse dürfen nur dann fahren, wenn sie deutlich das Ufer, an welchem sie entlang fahren, wahrnehmen können.

(Vergl. art. 53 l. c. Satz 1).

art. 33.

(Gleichlautend mit art. 54 l. c. bis auf den Schlusspassus, welcher vielmehr lautet):

„Wenn der Nebel so dick wird, dass es ihnen unmöglich ist, dasjenige Ufer, an welchem sie entlang fahren oder nach welchem hin sie ihre Fahrt richten, wahrzunehmen.“

Kapitel 5.

Regeln für die vor Anker liegenden Schiffe.

art. 34.

Es ist ausdrücklich verboten, im Fahrwasser dergestalt sich vor Anker zu legen oder sich zu vertäuen, dass die Fahrt der Schiffe gehemmt wird.

(cfr. art. 56 l. c.).

art. 35.

(Gleichlautend mit art. 57 l. c.).

art. 36.

(Gleichlautend mit art. 58 l. c.

Im letzten Satze ist zu lesen: „Artikel 31“ statt „Artikel 52“).

art. 37.

(Gleichlautend mit art. 59 l. c., mit Ausnahme des Zwischensatzes: „wie in dem im nachfolgenden Kapitel 7 vorgesehenen Falle der Strandung“, welcher fehlt).

art. 38.

Die Flösse und Holzzüge dürfen nur einen mindestens 2 Fuss englisch geringeren Tiefgang haben, als die Höhe des Wasserstandes auf denjenigen die geringste Vertiefung bietenden Untiefen des Flusses auf der Strecke, welche sie befahren, beträgt.

(Vergl. art. 60 l. c.).

art. 39.

Der Umfang der Flösse und Holzzüge darf diejenige Breite nicht übersteigen, welche als mit den Bedingungen der Schifffahrt und der Breite der Fahrrinne verträglich erkannt ist. — — — — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

(Vergl. art. 61 l. c.).

Kapitel 6.

Regeln für Strandungs- und Schiffbruchsfälle.

art. 40.

Jeder Schiffer oder Führer eines im Fahrwasser gestrandeten oder gescheiterten Schiffes oder Flosses ist verpflichtet, die sich nähernden Schiffe zu preien, bevor u. s. w. (gleichlautend mit dem Schlusssatze des art. 64 l. c.).

art. 41.

Wenn ein Schiff gerade Schiffbruch leidet, so soll der Schiffer mit allen Kräften dahin wirken, dass er es unverzüglich nach dem Ufer, falls dieses nahe ist,

anholt, und im entgegengesetzten Falle, dass er es an eine ganz andere Stelle des Flusses setzt, so dass er die Fahrrinne frei macht. —

(Vergl. art. 67 l. c.).

Kapitel 9.
Von der Schleppschifffahrt.

art. 49.

Das Schleppschifffahrtsgewerbe ist für die Dampfschiffe aller Flaggen völlig frei. —

art. 50.

(Gleichlautend mit art. 114 l. c. unter Weglassung der Worte: „auf der Rhede von Sulina — — — — stromabwärts von Galatz").

art. 51.

Wenn der Schleppschiffsführer ein oder mehrere Schiffe, Transporte, Flösse oder Holzzüge, für welche die Kraft seines Schiffes nicht ausreicht, zu schleppen unternimmt und hieraus ein Schaden oder Hemmniss für die Schifffahrt entspringt, so verfällt der Schiffer in die für Uebertretung des art. 18 vorgesehene Geldstrafe unbeschadet der Haftung für die etwa daraus entstehenden Schäden, wegen welcher er vor den bürgerlichen Behörden zu Rechte steht.

(Vergl. art. 115 l. c.).

art. 52.

Die Bestimmungen der art. 50 und 51 sind für die zum Schleppen anderer Schiffe gewohnheitsmässig oder zufällig verwendeten Schiffe obligatorisch.

(Vergl. art. 116 l. c.).

Kapitel 10.
Von der Hafenpolizei.

art. 54.

Die Schiffer sind verpflichtet, in den ihnen von der Hafenbehörde angewiesenen Engen Anker zu werfen und auf Anordnung dieser Behörden, wenn es als nothwendig erkannt ist, den Ankerplatz zu wechseln.

(Vergl. art. 16 l. c.).

art. 55.

So lange sie vor Anker liegen, müssen die Raaen von vorne nach hinten gebrasst bleiben.

(Vergl. art. 18 l. c., letzter Satz).

art. 56.

(Gleichlautend mit art. 18 l. c. unter Weglassung der Worte: „jedoch dergestalt, dass niemals mehr als 3 Schiffskörper Bord an Bord an jedem Ufer entlang vertäut liegen", und mit dem Zusatz statt dessen): „Der dem Ufer am nächsten gelegene Schiffskörper dient den anderen als Uebergang (als Brücke ans Land)".

art. 58.

Jedes in einem Hafen liegende Schiff ist verpflichtet, immer genügende Mannschaft zur Verfügung zu haben, um die gelegentlich nothwendig werdenden Manöver auszuführen.

art. 59.

Die in einem Hafen verankerten Hafenfahrzeuge oder Kauffahrteischiffe dürfen ohne eine brennende Laterne bei Nacht nicht verholt werden.

(Vergl. art. 19 l. c., Satz 2).

art. 63.

Die Bestimmungen dieser Verordnung über Vertäuen, Lichterführung und Schleppfahrt gelten gleichermaassen auch für die Häfen.

Kapitel 11.

Vom Flusslootsendienste.

art. 66.

Die Annahme eines Lootsen auf dem Flusse ist fakultativ.

art. 71.

Die Patentlootsen, welche durch Unfähigkeit u. s. w. (Gleichlautend mit art. 92 l. c., letzter Satz).

Kapitel 12.

Uebertretungen.

Abschnitt A.

Festsetzung der Geldstrafen.

§ 1.

Uebertretung der allgemeinen Schiffahrtsordnung.

art. 72.

Uebertretung des art. 18 — — — — — — — — — Geldstrafe von 5 bis 50 Francs.

§ 2.

Uebertretungen der Flusspolizei.

art. 73.

Uebertretung der Bestimmungen der art. 28, 29, 30, 41 — — — — — — Geldstrafe von 5 bis 30 Francs.

art. 75.

Uebertretung der Bestimmungen der art. 11, 13, 19, 20, 34, 36, 38, 40, 52 — — — — — — Geldstrafe von 5 bis 50 Francs.

art. 76.

Uebertretung des art. 25 — — — — — Geldstrafe von 5 bis 60 Francs.

art. 77.

Uebertretung des art. 25 — — — — — Geldstrafe von 5 bis 80 Francs.

art. 78.

Uebertretung der art. 26, 27 — — — — Geldstrafe von 10 bis 80 Francs.

art. 79.

Uebertretung der art. 21, 24, 31, 37 — — — Geldstrafe von 5 bis 100 Francs.

art. 80.

Uebertretung der art. 22, 23, 32, 33, 50 — — — — Geldstrafe von 10 bis 100 Francs.

§ 3.

Uebertretungen der Hafenpolizei.

art. 81.

Uebertretung der art. 55, 56, 58 — — — Geldstrafe von 5 bis 20 Francs.

Abschnitt B.

Regeln für Verhängung der Strafen.

art. 88.

(Gleichlautend mit art. 147 l. c.).

art. 89.

Im Rückfalle kann der Höchstbetrag der Strafe verdoppelt werden.

Ein Rückfall liegt vor, wenn die Uebertretung im Verlaufe eines Jahres wiederholt wird.

art. 90.

(Gleichlautend mit art. 149 l. c.).

art. 91.

(Gleichlautend mit art. 150 l. c.).

art. 93.

Die Schifffahrtsunterinspektoren und die Hafenkapitäne erkennen u. s. w. (das Uebrige gleichlautend mit art. 151 l. c.).

art. 95.

Die Berufungen gegen die in erster Instanz von den Polizeibeamten ergangenen Verurtheilungen müssen binnen 3 Monaten seit der Zustellung vor der Gemischten Kommission angebracht werden. — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Titel III.

Ausführung und Beaufsichtigung der Reglements.

art. 96.

Die Ausführung dieser Verordnung ist unter die Autorität einer „Gemischte Donau-Kommission" genannten Kommission gestellt, in welcher Oesterreich-Ungarn, Bulgarien, Rumänien und Serbien, jeder durch einen Bevollmächtigten vertreten sind.

Der Vorsitz in dieser Kommission steht dem Bevollmächtigten von Oesterreich-Ungarn zu.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

art. 107.

Die Gemischte Kommission hat ihren Sitz in Giurgewo.

b) Der Bosporus.

Verordnung der Kaiserlich türkischen Hafenpräfektur vom 11. Schewal 1305 (21. Juni 1888).

Dampfer, welche den Bosporus passiren, sei es, dass sie von Süden nach Norden oder von Norden nach Süden gehen, haben die **Mitte** des Bosporus als Fahrstrasse zu halten und dürfen sich nicht der Küste nähern, insbesondere nicht im Strome bei Kandili und Arnautköi.

Dasselbe gilt für Segelschiffe mit Ausnahme des Falles, dass sie von der Küste aus mit Tauen remorquirt werden.

Zuwiderhandelnde werden in eine Geldstrafe von 10 bis 30 türkischen Pfunden genommen.

c) Suez-Kanal.

α) Konzessionsurkunde vom 5. Januar 1856.

art. 14.

Wir erklären feierlich für uns und unsere Nachfolger unter Vorbehalt der Ratifikation seitens Seiner Majestät des Sultans den grossen Seekanal von Suez nach Pelusium und den dazu gehörigen Häfen als für alle Zeiten als neutrale Durchfahrt für alle Handelsschiffe, die von einem Meer zum anderen fahren, eröffnet und zwar ohne Ausnahme, Ausschluss oder Vorzug von Personen oder Nationalitäten, gegen Zahlung der Abgaben und Erfüllung der Reglements, welche von der zur Nutzung des Kanals und seines Zubehörs konzessionirten Allgemeinen Gesellschaft festgesetzt sind.

β) Schifffahrtsordnung des Suez-Seekanals vom 12. März 1889, in Kraft seit 1. April 1890.

art. 1.

Die Schiffskapitäne verpflichten sich bei Empfang einer Kopie dieser Vorschriften, dieselben in allen Punkten zu befolgen, sich nach ihnen zu richten, allen darin angeführten Signalen zu gehorchen und allen im Hinblick auf die Ausführung dieser Vorschriften getroffenen Anordnungen Folge zu leisten.

art. 2.

Die Fahrt durch den Suez-Kanal ist für die Schiffe aller Nationen offen, wenn ihr Tiefgang 7,80 Meter (25 Fuss 7 Zoll englisch) nicht übersteigt und sie folgenden Bedingungen entsprechen:

Segelschiffe über 50 Tonnen sind verpflichtet, sich hindurch schleppen zu lassen.

Dampfschiffe dürfen den Kanal vermittelst ihrer eigenen Dampfkraft passiren oder können sich unter den hierunter angeführten Bedingungen schleppen lassen.

Selbstredend ist das Schleppen von Dampfern durch den Kanal für die Gesellschaft nicht obligatorisch. Vielmehr lässt sie dasselbe nur so weit besorgen, als sie über unbeschäftigte Schlepper verfügt.

art. 3.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit aller den Kanal passirenden Schiffe ist auf 10 Kilometer, gleich $5^1/_2$ Seemeilen in der Stunde festgesetzt.

art. 4.

Jedes mehr als 100 Tonnen Bruttoraumgehalt messende Schiff muss bei Ein- und Ausfahrt der Häfen Port-Said und Port-Tewfik oder beim Durchfahren des Kanals einen Lootsen der Gesellschaft an Bord nehmen, welcher ihm alle auf den zu steuernden Kurs bezüglichen Angaben zu machen hat. Der Schiffer ist und bleibt verantwortlich für jedes An-Grund-Gerathen und jedwedem Unfall, welche von der Führung und den Manövern seines Schiffes bei Tage oder bei Nacht herrühren.

Die Lootsen stellen ihre Erfahrung und praktische Kenntniss des Kanals dem Kapitän zur Verfügung.

Da sie jedoch mit den Mängeln oder Eigenthümlichkeiten jedes Dampfschiffes und dessen Maschine beim Stoppen, Steuern u. s. w. nicht eingehend bekannt (vertraut) sein können, so fällt die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Führung des Schiffes ausschliesslich dem Kapitän anheim.

art. 6.

Die Gesellschaft setzt die Stunde der Abfahrt jedes Schiffes und die ferneren Halt- und Ausweicheplätze desselben derart fest, dass der Schifffahrt volle Sicherheit und, soweit möglich, der schnellen Durchfahrt der Postdampfer Genüge geleistet wird.

Demnach kann kein Schiff eine unverzügliche Durchfahrt durch den Kanal als Recht beanspruchen, und in Beziehung auf irgend welchen aus den obgenannten Ursachen entspringenden Verzug ist kein Forderungsrecht zugelassen.

Bis zum Erlass gegentheiliger Verfügungen sollen die in den Postdienst gestellten Schiffe unter den im nachstehenden Absatz aufgeführten Bedingungen, falls sie und zwar gleichzeitig mit anderen Kriegs- oder Kauffahrteischiffen in einem der Ausweicheplätze (Halteplätze) zwischen Port-Said und den Bitterseen sich befinden oder im Timsahsee oder auf den Ankerplätzen beim Süd- oder beim Nord-Leuchtthurm vor Anker oder still liegen, ermächtigt sein, zuerst ihre Reise in der Reihenfolge ihrer Ankunft (Einfahrt in den) am Halteplatz oder in den Seen fortzusetzen und an den Nicht-Postschiffen vorbeizufahren.

Postdampfer, d. h. Dampfer, welche einen regelmässigen Postdienst auf Grund eines Vertrages mit einer Regierung an im Voraus bestimmten festen Daten (Tagen) versehen und welche als solche gehörig legitimirt sind, sollen am Top des Fockmastes eine blaue Flagge mit dem weissen Buchstaben P in der Mitte führen.

art. 7.

Alle zum Einlaufen in den Kanal bereiten Schiffe müssen die Raaen nach vorn gebrasst (die Brassen nach vorn angeholt), den Aussenklüver und den Klüverbaum eingeholt und die Boote binnenbords geschwungen haben.

Ausser ihren beiden Bugankern müssen sie am Heck einen starken Warpanker haben, welcher jederzeit klar zum Fallenlassen ist, sobald der Lootse es befiehlt, und an einer hinreichend starken Trosse (Kabeltau), um das Schiff zu halten, befestigt ist.

art. 8.

§ 1. Während der Durchfahrt durch den Kanal muss jedes Schiff ein mit einer Trosse, welche zur sofortigen Befestigung an einen der Land- oder Haltepfäle an jeder Seite des Kanals bereit gehalten ist, beladenes Boot im Schlepptau führen oder zum Hinunterfieren bereit halten.

§ 2. Der Kapitän ist verpflichtet, eine Tag- und eine Nachtwache einzurichten.

Die Leute sollen bereit stehen, die Trossen je nach Befehl wegzufieren (abzuwerfen) oder zu kappen.

Jedes an vier Trossen festgemachte Schiff muss die in Lee befestigten fieren, um Schleppdampfern, Dampfgrossbooten (Pinassen), Dampfbaggerschuten*), Leichtern und sonstigen Fahrzeugen von geringerem Tiefgange freie Vorbeifahrt zu gewähren.

§ 3. Bis auf Weiteres ist die Fahrt bei Nacht mittelst elektrischen Lichtes den Dampfern unter den in den §§ 8, 9, 10 dieses Artikels erwähnten Bedingungen gestattet. Zur Nachtzeit ist die Schifffahrt den nicht mit elektrischem Licht versehenen Dampfern nur unter ausnahmsweisen Umständen und voller schriftlich übernommener Verantwortlichkeit des Kapitäns für jedwede Verzögerung, jeden Unfall und alle Schäden, welche seinem eigenen Schiffe etwa zustossen, sowie für jedwede Zufälle, welche er etwa anderen Schiffen auf der Durchfahrt oder den Fahrzeugen und den in dem Kanal befindlichen Werkzeugen oder Materialien der Gesellschaft verursacht, gestattet.

Wenn Schiffe zur Nachtzeit fahren, so müssen sie ihre gewöhnlichen Lichter führen und einen Mann vorne auf Ausguck haben.

Die während der Nacht an den Haltestationen oder vertaut liegenden Schiffe müssen vorne ein weisses Licht zeigen und ein zweites hinten mit dem gewöhnlichen Ausguck.

Bei der Annäherung von Schleppdampfern, Dampfgrossbooten, Dampfbaggerschuten etc. oder von Schiffen, welche berechtigt sind, sie zu passiren, müssen sie die zum Passiren freie Seite kenntlich machen, indem sie an derselben zwei weisse Lichter zeigen.

§ 4. Alle Dampfschiffe, einschliesslich der Schleppdampfer, müssen ihre Dampfpfeife anziehen, sobald sie sich den Krümmungen (Kurven) des Kanals nähern, desgleichen, wenn sie in irgend einer Richtung Boote oder Leichter, Baggerfahrzeuge oder sonst etwas Schwimmendes passiren oder kreuzen.

Sie müssen stoppen (halten), wenn der Kanal nicht unbehindert (frei) erscheint.

Sie müssen an allen Ausweicheplätzen entlang, bei allen Stein- oder Erdbauten mit langsamer Fahrgeschwindigkeit passiren. Desgleichen müssen sie mit langsamer Fahrt passiren und beide Buganker klar zum Fallen haben bei allen an den Ausweichestellen festgemachten oder in Fahrt befindlichen Schiffen, Baggerschuten, Baggerfahrzeugen und sonstigen kleinen Fahrzeugen.

§ 5. Sobald ein Zusammenstoss wahrscheinlich wird, darf kein Schiff zögern, **auf den Grund zu laufen** und so den Zusammenstoss zu vermeiden.

*) hopper-barge ist ein grosser eiserner Prahm zum Wegführen des ausgebaggerten Sandes, welcher mit eigenen Dampfmaschinen und Bodenklappen versehen ist.

Die durch ein solches Auf-den-Grund-stossen unter diesen Umständen entstandenen Kosten sollen von dem schuldigen Schiffe bestritten werden.

§ 6. Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe einander in Sicht kommen, so müssen sie beide ihre Fahrgeschwindigkeit mindern und sich dicht an dem an ihrer Steuerbordseite gelegenen Ufer halten oder, falls der Lootse es befiehlt, stoppen.

§ 7. Schiffen, welche in derselben Richtung fahren, ist es nicht erlaubt, einander im Kanal vorbeizufahren.

Dieses darf, wenn es nöthig ist, nur an den Ausweicheplätzen unter der unmittelbaren Aufsicht der Angestellten der Kanalgesellschaft bewerkstelligt werden.

§ 8. Dampfer, welche bei Nacht durch den Kanal zu gehen beabsichtigen, müssen dem Agenten der Gesellschaft in Port-Said oder Port-Tewfik nachweisen, dass sie versehen sind:

1. vorne mit einem elektrischen Scheinwerfer, welcher das Licht 1200 Meter weit vorauswirft. Dieser Scheinwerfer soll so nahe wie möglich der Wasserlinie plazirt sein;
2. mit einer über dem Oberdeck aufgehängten und mit einem Lichtschirm (Reflektor) versehenen elektrischen Lampe, welche stark genug ist, um eine Kreisfläche von ungefähr 200 Meter Durchmesser zu beleuchten.

Die Agenten der Gesellschaft entscheiden, ob die Apparate die reglementarischen Bedingungen erfüllen und die nöthigen Garantien dafür bieten, dass die damit ausgerüsteten Schiffe ohne Unzuträglichkeit zum Befahren des Kanals zur Nachtzeit zugelassen werden können.

Ausserdem kann die Fahrt des Schiffes zur Nachtzeit im Falle einer Haverei oder Unzulänglichkeit des Apparates suspendirt werden.

§ 9. Wenn ein bei Nacht fahrendes Schiff den Befehl erhält, in eine Weichestation sich zu legen, so muss es sofort nach bewerkstelligtem Einlaufen (Hineinlegen) seine sämmtlichen elektrischen Lampen und seine Kurslichter ausmachen.

Jedes bei Nacht in den Bitterseen fahrende oder bei Nacht ausserhalb einer Weichestation vertäute Schiff muss gleichfalls seine sämmtlichen elektrischen Lampen auslöschen.

§ 10. Wenn zwei oder mehr mit elektrischen Lichtern versehene Schiffe bei Nacht in derselben Richtung (hinter einander) in Gesellschaft fahren, so muss, wenn eines derselben stoppt, dieses sofort ein rothes Licht am Top des Besahnmastes hissen und gleichzeitig seine Dampfpfeife dreimal in schneller Aufeinanderfolge ertönen lassen und dies nach kurzer Pause wiederholen, bis das ihm folgende Schiff dieses Signal wiederholt. Diese Signale befehlen die unverzügliche Fahrtminderung im Hinblick auf ein etwaiges Stoppen, falls erforderlich.

§ 11. Segelschiffen und Booten ist die Fahrt bei Nacht gänzlich verboten.

art. 9.

Wenn Umstände eintreten, welche ein Schiff verpflichten, ausserhalb einer Ausweichestelle zu stoppen: so muss der Kapitän Bug- oder Heckfeste an dem Luvufer nehmen und sofort die reglementsmässigen Signale zeigen und geben.

Im Falle eines Auf-den-Grund-stossens sollen die Agenten der Gesellschaft allein das Recht haben, alle Maassregeln, durch welche das Schiff wieder abgebracht

werden soll, zu leiten, das Schiff zu löschen und je nach Nothwendigkeit mittelst der Werkzeuge und Hülfsmittel, welche die Gesellschaft zur Hand hat, auf Kosten des Schiffes zu schleppen, es sei denn, dass ordnungsmässig bewiesen werde, dass eine ungenügende Wassertiefe des Kanals oder eine irrige Leitung des Lootsen das Auf-den-Grund-gerathen verursacht haben.

Die obgenannten Kosten des Abbringens, Schleppens, Löschens und Wiedereinladens etc. müssen nach Aufstellung der Gesellschaft vor der Abfahrt des Schiffes von Port-Said oder Port-Tewfik bezahlt werden.

Jedes Manöver zum Zwecke der Hülfeleistung an festsitzende Schiffe behufs Wiederflottmachens ist anderen Schiffen auf der Durchfahrt strengstens untersagt.

art. 10.

Die folgenden Verbote werden hiermit bekannt gemacht:

§ 1. Die Ueberladung des Deckes vor der Einfahrt in den Kanal mit Kohlen oder anderen Kaufmannsgütern, wodurch die allgemeine Stabilität des Schiffes in Frage gestellt oder die Fahrt (Manöverirfähigkeit) beeinträchtigt wird.

§ 2. Das Ankern eines Schiffes im Kanal, ausgenommen wegen unvermeidlicher Umstände, und dann nur mit Einwilligung des Lootsen.

Uebergangsbestimmungen.

art. 12.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 3. — — — Im Falle des Stoppens (Aufenthaltes) soll der Schlepper beim Ankerlichten (Infahrtsetzen) des Schiffes jederzeit, wenn es erforderlich ist, Beistand leisten.

β) Vorläufige Vorschriften über Fahrt und Kreuzen in den erweiterten Theilen des Kanals von Suez, Paris, 3. Dezember 1889.

art. 1.

Vom 4. Januar 1890 an bis auf weitere Anordnungen sind die den Suez-Kanal passirenden Schiffe befugt, einander ausserhalb der Seitenbahnen in dem erweiterten Theile des Kanals zwischen Port-Said und Kilometer 14 (Seitenbahn von Raz-el-Ech) zu kreuzen.

art. 2.

Die Gesellschaft ordnet das Anhalten (die Fahrteinstellung) ausserhalb der Seitenbahnen sowohl in dem erweiterten wie in den anderen Theilen des Kanals an.

art. 3.

Die Gesellschaft bestimmt die Stunde der Abfahrt und die Bewegungen jedes Schiffes während seiner Durchfahrt.

art. 4.

Schiffe, welche gleichzeitig zwei Boote bemannen können, haben bei der Einfahrt in den Kanal den Vortritt vor denjenigen, welche nur ein Boot bemannen können. Die Agenten der Gesellschaft beglaubigen vor Antritt der Fahrt, ob diese Schiffe wirklich im Stande sind, gleichzeitig zwei Boote zu bemannen.

art. 5.

Wenn zwei oder mehr Schiffe unmittelbar eins hinter dem anderen in dem erweiterten Theile des Kanals festgemacht sind, so müssen diejenigen Schiffe, welche mit zwei gleichzeitig bemannbaren Booten ausgerüstet sind, durch Aufhissen zweier Wimpel über einander anzeigen, dass sie festgemacht sind, d. h. dass der Weg frei ist.

Schiffe, welche nur ein Boot bemannen können, müssen einen einfachen Wimpel hissen.

Wenn der Weg frei geworden ist, so sind die mit zwei gleichzeitig bemannbaren Booten ausgerüsteten Schiffe befugt, ihre Fahrt vor den übrigen nach Maassgabe ihrer Reihenfolge der Vertäuung anzutreten und diejenigen Schiffe zu kreuzen, welche nur über ein Boot verfügen können.

art. 6.

Alle Vorschriften der Schifffahrtsregeln, welche mit diesen vorläufigen Regeln nicht unvereinbar sind, bleiben für die in den erweiterten Theilen des Kanals verkehrenden Schiffe in Geltung.

d) England.

1. Belfast.
2. Clyde.
3. Cork.
4. Dublin.
5. Holyhead.
6. Hull.
7. Manchester.
8. Mersey.
9. Tees.
10. Themse.
11. Tyne.

Kauffahrteischiffahrts-Ergänzungsgesetz vom 29. Juli 1862 (25 und 26 Victor.).

sect. 31.

Fortdauer der Gültigkeit der Hafenordnungen auf Grund von Ortsgesetzen.

Alle Regeln, betreffend Lichter oder Signale, welche von den die Gewässer eines Hafens, Stromes oder anderen Binnengewässers befahrenden Schiffen geführt werden müssen, oder betreffend die zur Vermeidung von Zusammenstössen von diesen Schiffen zu ergreifenden Maassnahmen — alle diese Regeln, welche durch oder unter der Vollmacht eines Ortsgesetzes bereits gegeben waren, oder späterhin gegeben worden sind, sollen bestehen und ungeachtet des Inhalts dieses Gesetzes oder der demselben angehängten Zusatzurkunde in Kraft und Wirksamkeit bleiben.

sect. 32.

Zulässigkeit neuer Ortsgesetze in Häfen und Flüssen, wo keine solche existiren.

Falls für irgend ein Hafen-, Strom- oder anderes Binnengewässer solche Regeln durch oder unter der Vollmacht eines Ortsgesetzes nicht gegeben sind und nicht gegeben werden können, so soll der Rath Ihrer Majestät kraft Gesetzes befugt sein, auf Grund des Gesuches des Hafenverwalters oder der etwaigen Körperschaft, welcher

die Gerichtsbarkeit über die Gewässer eines solchen Hafens, Stromes oder Binnenwassers zusteht oder von welcher sie ausgeübt wird, oder aber, wenn kein solcher Hafenverwalter oder Körperschaft besteht, auf Grund des Gesuches von an der Schifffahrt auf solchen Gewässern betheiligten Personen Regeln über die von den diese Gewässer befahrenden Schiffen zu führenden Lichter oder Signale und über die zur Vermeidung von Kollisionen zu ergreifenden Maassregeln zu erlassen.

Und diese Regeln sollen, wenn sie derart gegeben sind, soweit es die diese Gewässer befahrenden Schiffe betrifft, dieselbe Wirkung haben, als wenn sie in der Tafel C der Zusatzurkunde dieses Gesetzes enthaltene Vorschriften wären, ungeachtet des Inhalts dieses Gesetzes oder der beigefügten Zusatzurkunde. *)

Ortsvorschriften.

1. Nebengesetz für Belfast auf Grund des Gesetzes von 1847 (10 und 11 Victor. c. 52).

sect. 67.

Wenn Dampfschiffe auf verschiedenen Kursen unvermeidlich oder nothwendig so nahe bei einander vorbeifahren müssen, dass bei Fortsetzung der gegenseitigen Kurse die Gefahr, in Kollision zu gerathen, besteht, so soll die Ruderpinne beider Schiffe an Backbord gelegt werden, so dass jedes an der Backbordseite oder linker Hand des anderen vorbeifährt. Die Strafe für Verletzung dieses Nebengesetzes soll die Summe von 5 Pfund Sterling für jeden Uebertretungsfall nicht übersteigen.

sect. 68.

Ein Dampfschiff, welches einem anderen in dem Fahrwasser vorbeifährt und in derselben Richtung fährt, soll stets das Schiff, welchem es vorbeifährt, an der Backbordseite oder linker Hand lassen, bei Strafe von höchstens 5 Pfund Sterling für jeden Uebertretungsfall.

sect. 69.

Wenn zwei solche Schiffe in derselben Richtung sich bewegen, sei es stromauf- oder stromabfahrend, so soll das hinten befindliche Schiff auf keinen Fall vorbeizufahren versuchen, wenn wegen im Wege liegender Schiffe oder aus anderen Gründen so wenig Raum ist, dass dadurch die Gefahr eines Schadens herbeigeführt wird. Das voraus befindliche Schiff soll, wenn das andere vorbeifährt, ordentlich nahe der Backbord- oder linken Seite hinüberhalten, und in keinem Theile des Fahrwassers oder Hafens soll ihm erlaubt sein, den Kurs des vorbeifahrenden Schiffes zu kreuzen. Die Strafe für Verletzung eines Theiles dieses Nebengesetzes soll eine Summe von 5 Pfund Sterling für jeden Uebertretungsfall nicht übersteigen.

sect. 70.

Kein Schleppdampfschiff soll mehr als 4 Schiffe gleichzeitig ins Schlepptau nehmen und nicht mehr als 2 Schiffe Seite an Seite haben, bei Strafe von höchstens 5 Pfund Sterling für jeden Uebertretungsfall.

sect. 71.

Kein Schleppdampfschiff soll es unternehmen, ein Schiff aufzuschleppen, dessen Tiefgang so gross ist, dass der Wasserstand es nicht zulässt, bei Strafe von höchstens 5 Pfund Sterling.

*) Diese Zusatzurkunde enthält das Strassenrecht auf See.

sect. 72.

Die Schiffer oder Wachhabenden der das Fahrwasser stromab oder stromauf fahrenden Dampfschiffe sollen zwischen dem Eingang des Fahrwassers und den Quais den Gang ihrer Maschinen auf halbe Kraft verlangsamen, derart, dass sie die Gefahr oder das Risiko der Beschädigung anderer Schiffe oder der Hafenwerke vermeiden, das heisst:

sie sollen stromaufkommend den Gang ihrer Maschinen bis auf ein sicheres Maass ermässigen, und zwar mindestens auf halbe Kraft, wenn sie sich querab von der Baake, Boje oder dem Leuchtthurm bei der Einfahrt in das neue Fahrwasser befinden, und sie sollen stromabgehend ihre Maschinen in sicherem Gangmaasse halten, und zwar so lange auf nicht mehr als halbe Kraft, bis sie jenen Punkt passirt haben, bei Strafe einer Summe von höchstens 5 Pfund Sterling.

sect. 73.

Wenn Dampfschiffe an Baggermaschinen vorbeifahren, so sollen sie ihre Maschinen verlangsamen.

Zusatzregeln.

1. Wenn Dampfschiffe sich voraussichtlich beim oder nahe beim Holywood-Leuchtthurm begegnen, so soll das ausgehende Dampfschiff (es ist dasjenige, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat) warten, bis das einkommende Dampfschiff weit genug herumgekommen ist, um ihm freien Kurs zu geben.
2. Kein Dampfschiff soll in einem Hafen zu einer Zeit schwoien, zu welcher dies mit der Ankunft oder dem Abgang eines anderen Dampfschiffes zusammentrifft (störend darauf einwirkt).
3. Kein Dampfschiff in unregelmässiger oder zufälliger Fahrt soll seinen Platz zu einer Zeit verlassen, zu welcher es einem gemeldeten Dampfschiffe Eintrag thut oder Verzug verursacht.
4. Wenn 2 oder mehr Dampfschiffe als zu derselben Zeit segelnd gemeldet sind, so soll das Dampfschiff, welches am meisten unterwärts im Hafen oder seewärts liegt, als zuerst segelnd gelten, und in keinem Falle soll das Dampfschiff, welches am meisten aufwärts im Hafen liegt, seinen Ankerplatz (Liegeplatz) früher verlassen als das weiter unten liegende, es sei denn, dass der Hafenmeister oder sein Abgeordneter es angeordnet haben, oder als bis der Schiffer durch Ertönenlassen seiner Dampfpfeife angezeigt hat, dass das andere Schiff zum Auslaufen nicht fertig ist.*)

2. Nebengesetze für den Clyde vom 3. Januar 1860 auf Grund des Gesetzes von 1858 (21 und 22 Victor. c. 149).

sect. 2.

Jedes Schiff soll bei Tage einen Mann, und von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang oder im Nebelwetter zwei Mann, welche gehörig dazu befähigt sind, am

*) Wenn das weiter aufwärts im Hafen liegende Dampfschiff seine Dampfpfeife ertönen lässt, um sich zu vergewissern, ob der Fluss klar ist, so ist es die Pflicht des weiter abwärts liegenden Dampfschiffes als Antwort seine Dampfpfeife ertönen zu lassen, wenn es zur Abfahrt fertig ist, dagegen sich ruhig zu verhalten, wenn es noch nicht fertig ist, in welchem Falle das obere Dampfschiff seinen Platz verlassen darf. (Amtliche Anmerkung.)

Bug als Ausguck aufgestellt haben, damit sie zu rechter Zeit von jedem Hindernisse und jeder Gefahr Kenntniss geben. Dieselben sollen mit einer Trompete oder Pfeife versehen sein, welche sie gebrauchen sollen, wenn Grund zur Annahme vorliegt, dass ein anderes Schiff in der Nähe ist.

sect. 3.

Wenn in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe einander sich nähern, so sollen sie frühzeitig ihre Ruderpinnen an Backbord legen und nach der rechten oder Steuerbordseite des Flusses hinüberhalten; und wenn sie bis auf 30 Ellen (à 3 Fuss) einander nahe gekommen sind, so sollen sie, wenn nöthig, ihren Grossbaum einholen und genügenden Raum lassen, um an einander vorbeifahren zu können, und alle Dampfschiffe oder mit günstigem Winde segelnden Segelschiffe, welche (luvwärts) kreuzenden Schiffen begegnen, sollen ihren Kurs rechtzeitig ändern, um hinter dem so kreuzenden Schiffe vorbeizufahren.

sect. 4.

Alle Schiffe sollen die Raaen getoppt oder gebrasst, die Spieren aufgetakelt und die Anker klar zum Fallen haben.

Alle Schiffe sollen an Bojen befestigt sein und vor den eigenen Ankern reiten; sie sollen, wenn es verlangt wird, Kette stechen und vom Hafenmeister vertäut werden.

sect. 5.

Jedes auf Grund sitzende oder vor Anker liegende Schiff soll den Baum wegfieren und ihn an der Heckriegelung festmachen, indem die Grossschote scharf vorgeholt und belegt wird, und soll nicht in dem tiefen Fahrwasser vor Anker liegen, so dass es die freie Passage unterbricht und beschränkt.

Die Bojenleine soll zu keiner Zeit länger als 4 Faden (à 6 Fuss) sein.

Und wenn ein Schiff quer im Fahrwasser auf Grund kommt, so sollen, wenn es in Fahrt war, das Bugspriet und der Klüverbaum eingeholt werden.

sect. 6.

Jedes Schiff, es sei welcher Art es wolle, welches an Bojen vertäut ist oder im Strome vor Anker liegt oder im Hafen verholt, soll zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang ein weisses Licht in einer kugelförmigen oder achteckigen Laterne von nicht weniger als 8 Zoll Durchmesser und an einem sichtbaren Platze angebracht und mindestens 12 Fuss über dem Deck geheisst zeigen, derart, dass es ein klares, gleichförmiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont verbreitet.

sect. 30.

Wenn in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe einander sich nähern, so sollen sie in gehöriger Entfernung ihre Ruderpinnen an Backbord legen und, wenn sie sich bis auf 30 Ellen (à 3 Fuss) nahe gekommen sind, den Gang ihrer Maschinen hinlänglich verlangsamen, und sich so nahe als möglich an der rechten oder Steuerbordseite des Flusses halten, so dass sie alle möglichen Erleichterungen sich verschaffen, um einander vorbeizufahren.

sect. 31.

Wenn Dampfschiffe in derselben Richtung, aber mit ungleicher Geschwindigkeit, fahren, so soll dasjenige Schiff, welches am langsamsten dampft, beim Ueberholt-

werden, ausweichend nach der linken oder Backbordseite hinüberhalten und soll, indem es das Fahrwasser kreuzt oder anderweitig besetzt, der freien Vorbeifahrt des schnelleren Schiffes keinerlei Hemmniss bieten und soll die Maschine verlangsamen und, wenn nöthig, stoppen, sobald das schnellere Schiff bis auf 30 Ellen (à 3 Fuss) herankommt; und in gleicher Weise soll der Schiffer des schnelleren Schiffes seine Maschinen stoppen, wenn er bis auf 30 Ellen an das langsamere Schiff herankommt bis er dem derart überholten Schiffe vorbeigefahren ist.

Und damit nicht Unkenntniss der Annäherung des schnelleren Schiffes von dem Schiffer des langsameren Schiffes vorgeschützt werde, soll es als genügende Mittheilung solcher Annäherung gelten, wenn die Glocke des schnelleren Schiffes dreimal geläutet wird.

sect. 32.

Der Schiffer jedes Dampfschiffes (mit Ausnahme der Dampfschiffe, welche mit dem Schleppen von Schiffen beschäftigt sind, und der Leichterdampfschiffe), welches irgend welchen Segelschiffen oder einem Schleppdampfer mit Segelschiffen im Schlepptau entgegenkommt oder sie überholt, soll die Maschinen seines Schiffes, wenn er bis auf 30 Ellen herangekommen ist, so lange verlangsamen, bis er dem Segelschiffe oder dem Schleppdampfschiffe und dessen Zuge vorbeigefahren ist.

Er soll gleichfalls seine Maschinen auf mindestens 100 Ellen (à 3 Fuss) Entfernung von einem auf Grund sitzenden oder vor Anker liegenden Schiffe im Flusse verlangsamen.

Schleppdampfschiffe mit ihrem Zuge sollen, wenn sie anderen Schiffen begegnen, rechtzeitig ihre Ruderpinnen an Backbord legen und, wenn sie überholt werden, ihre Ruderpinnen an Steuerbord legen und sich genügend an der gehörigen Seite des Flusses halten.

sect. 33.

Der Schiffer jedes Dampfschiffes soll beim Absetzen oder Aufnehmen von Reisenden oder Gütern an resp. aus kleinen Booten sich so nahe, als es mit Sicherheit geschehen kann, nach dem Ufer hin halten, an welches er Reisende oder Güter absetzt oder von welchem aus er dieselben erhält, derart, dass er anderen Schiffen einen weiten Raum lässt, um mit Sicherheit an der ablandigen Seite vorbeizufahren.

3. Nebengesetze für Cork vom 9. Juni 1869.

sect. 85.

Wenn in entgegengesetzten Richtungen sich bewegende Dampfschiffe sich einander nähern, so sollen die Schiffer gegenseitig ihre Maschinen verlangsamen, sobald ihre Schiffe bis auf 100 Ellen (à 3 Fuss) an einander herangekommen sind, und sollen dahin wirken, dass die betreffenden Schiffe sich so nahe, wie sie können, nach der rechter Hand oder an Steuerbord liegenden Flussseite hinüberhalten, um sich einander alle mögliche Erleichterung zur Vorbeifahrt zu verschaffen.

sect. 89.

Jedes Dampfschiff soll, wenn es ein enges Fahrwasser befährt, sich, sobald es sicher und ausführbar ist, an derjenigen Seite des Fahrwassers oder der Fahrwassermitte halten, welche an der Steuerbordseite dieses Dampfschiffes liegt.

sect. 90.

Kein Dampfschiff darf mit einem anderen wettfahren oder den Versuch machen, gegen ein anderes zu wettstreiten oder zu wettfahren; auch darf kein Dampfschiff versuchen, zwischen Horsehead und der See im Kielwasser eines anderen Dampfschiffes aufzulaufen oder einem in derselben Richtung fahrenden Dampfschiffe anders als in sicherem Abstande vorbeizufahren.

Das langsamer fahrende Schiff soll dem schneller fahrenden Schiffe eine freie Vorbeifahrt einräumen.

sect. 91.

Der Schiffer oder sonstige Wachhabende (Kommandirende) von Dampfschiffen soll in irgend einem Theile des Flusses westlich vom Ostende der Myrtle-Hill-Terrasse mit keiner grösseren Geschwindigkeit als Einviertelfahrt fahren.

4. Nebengesetze kraft des Hafen- und Dockgesetzes von 1869 für Dublin.

So lange die Gefahr eines Zusammenstosses vorliegt, dürfen Schiffe nicht schwoien oder verholen.

Taue und Landfesten müssen, wenn nöthig, gefiert werden.

Zwischen den Quaimauern ist Langsamfahrt vorgeschrieben.

Zwischen Poolbeg-Leuchtthurm und dem Königskanaldock dürfen nicht mehr als 2 Schiffe neben- oder 3 Schiffe hintereinander geschleppt werden, westlich vom Königskanaldock dürfen nur 2 Schiffe hinter- und keine nebeneinander und mit nicht mehr als 2 Meilen Geschwindigkeit in der Stunde geschleppt werden.

Den Schleppern ist Langsamfahrt anbefohlen, wenn sie die geschleppten Schiffe zum Ankerplatz bringen, und Dampfschiffen allgemein, so dass sie Baggerschiffe und andere kleine Fahrzeuge bei der Arbeit nicht gefährden.

5. Vorschriften für Holyhead vom 1. Dezember 1877.

Die Schiffe werden gewarnt, an der Aussenseite des Wellenbrechers oder im Fahrwasser, wo sie den Packetschiffen im Wege liegen, zu Anker zu gehen.

Wenn sie unvermeidlicherweise im Fahrwasser zu Anker gebracht sind, so wird den Schiffern besonders eingeschärft, zwei Ankerlichter, eines auf der Piek und eines vorne, zu zeigen.

Schiffe sollen, wenn sie bei Nacht im Fahrwasser fahren, ein Flackerfeuer oder helles Licht brennen.

Kleine Schiffe sollen in den Nothhafen legen und die Aussenrhede für grosse Schiffe frei lassen.

Schiffe, welche im Hafen oder auf der Rhede vor Anker liegen, sollen das Ankerlicht des Seestrassenrechts zeigen. Schiffe dürfen nicht mit hochgradiger Geschwindigkeit in den Binnenhafen einfahren oder die an den Hafendämmen entlang liegenden Packetschiffe gefährden.

Bei schlechtem Wetter müssen die Schiffe sicher verankert und in gehöriger Ordnung sein.

Wenn Schiffe den Wellenbrecher umfahren, so müssen sie mit gemässigter Geschwindigkeit fahren, als wenn sie um eine verdeckte Biegung (Ecke) fahren.

Die Postpacketschiffe brennen ein rothes Blinkfeuer ab, wenn sie um den Wellenbrecher fahren.

Wenn sie schwoien und die Einfahrt verlegen, so wird das rothe Blinkfeuer abgebrannt und die Nebelglocke geläutet.

Wenn der Hafen klar (unbesetzt) ist, wird ein grünes Blinkfeuer abgebrannt.

6. Ortsgesetz von Kingston-upon-Hull laut Kabinetsordre vom 19. Dezember 1881 (25 und 26 Vict. cap. 63), betreffend die von Schiffen, welche die Flüsse Humber, Ouse und Trent befahren, zu führenden Lichter und die zur Verhütung von Kollisionen einzuschlagenden Schritte.

Regel 1.

Alle Fahrzeuge, sowohl Segelschiffe als Dampfer (mit Ausnahme der kleinen Fahrzeuge [dumb-craft]) sollen, wenn sie in Fahrt, oder vor Anker oder vertäut sind, im Flusse Humber, oder in einem Theile des Flusses Ouse bei oder unterhalb Goole oder in einem Theile des Flusses Trent bei oder unterhalb Gainsborough, die Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See beobachten und befolgen

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

mit den in den folgenden Regeln gemachten Ausnahmen und Zusätzen.

Regel 2.

Alle obgenannten Fahrzeuge sollen, wenn sie vor Anker liegen, im Flusse Humber, oder in einem Theile des Flusses Ouse bei oder unterhalb Goole, oder in einem Theile des Flusses Trent bei oder unterhalb Gainsborough von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an Stelle des im art. 8 der besagten Vorschriften vorgeschriebenen Lichtes am Fockstag oder sonstwo nahe dem Buge des Fahrzeuges, wo es am besten gesehen werden kann, ein weisses Licht in einer Kugellaterne von 8 Zoll Durchmesser zeigen, welches so eingerichtet ist, dass es ein klares, gleichmässiges und ungebrochenes, rund um den Horizont auf eine Entfernung von mindestens 1 Meile sichtbares Licht wirft.

Ausserdem sollen noch alle Schiffe, welche zwei oder mehr Masten haben, ein zweites weisses Licht in der doppelten Höhe des Buglichtes am Gross- oder Besahnsgaffelpiek, oder an der Krahnleine oder einer anderen Stelle nahe dem Heck, wo es am besten gesehen werden kann, zeigen.

Regel 3.

Kleine Fahrzeuge sollen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang im Vordertheile des Bootes ein weisses Licht hinter einem mit Opal überzogenen oder geschliffenen farblosen Glasschirme, das deutlich nach allen Seiten sichtbar ist, in nicht geringerer Höhe über Deck, oder über der Ladung oder über einem sonstigen Aufbau auf Deck zeigen, als:

1. 5 Fuss, wenn sie vor Anker liegen,
2. 3 Fuss, wenn sie geschleppt werden.

Und das hinterste (letzte) der Boote soll ebenfalls ein weisses Licht am Heck zeigen.

Regel 4.

Jedes Fahrzeug, welches in Folge unvermeidlicher Umstände gezwungen ist, im Fahrwasser des Flusses zu ankern, soll mit so geringem Verzug, als irgend angängig, nach einem passenden Ankerplatz (Rhede) sich entfernen oder sonstwie seine Fahrt fortsetzen.

Regel 5.

Bei Auslegung dieser Regeln soll der Ausdruck kleines Fahrzeug (dumbcraft) umfassen: Kanalboote, Muddprähme und andere Prähme, Leichter, Fahrzeuge ohne Masten und Fahrzeuge ohne entweder Deck oder Mast, Kutter (Sloops) und Kohlenfahrzeuge mit niedergelegten Masten und Flösse.

7. Kabinetsordre, betreffend die Schifffahrt auf den Binnengewässern, genannt: Herzog von Bridgewater-Kanal, Manchester- und Salford-Verbindungs-Kanal und Runcorn- und Weston-Kanal vom 18. Mai 1870.

Regel 1.

In dieser Ordre bedeutet das Wort „Schiff“: Schiffe, Boote, Ewer, Leichter, Reiheschiffe und Fahrzeuge jeder Art, welche auf oder in einem Theile des Herzog von Bridgewater-Kanals, des Manchester- und Salford-Verbindungs-Kanals und des Runcorn- und Weston-Kanals oder eines derselben oder auf oder in einem Durchstich, Kanal oder einer anderen zu den genannten Gewässern gehörigen Anlage fahren oder sich befinden.

Regel 5.

Kein Schiff darf von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang liegen oder liegen gelassen werden, ohne ein helles weisses Licht zu haben, welches derart eingerichtet, aufgestellt und angebracht ist, dass es nach vorne und hinten sichtbar ist.

Dieses Licht muss von solcher Lichtstärke sein, dass es in einer dunklen Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens einer Meile sichtbar ist.

Regel 6.

Kein Schiff darf bei Tag oder bei Nacht durch einen Tunnel fahren, ohne ein nach vorne und hinten sichtbares Licht zu führen. Dieses Licht muss von der in der vorhergehenden Regel beschriebenen Art und Stärke sein.

Regel 8.

Kein Schiff darf so hingelegt werden oder liegen, dass es die Vorbeifahrt eines anderen Schiffes in oder aus einer Schleuse, Dock, Brückendurchgang, Halteplatz, Wasserleitung oder Tunnel versperrt, oder in irgend eine solche Schleuse, Dock, Brückendurchgang, Halteplatz, Wasserleitung oder Tunnel ausser der Reihe hineinfahren.

Regel 9.

Kein Schiff darf dergestalt verbleiben oder hingelegt werden, dass es die Passage auf und entlang einem der genannten Kanäle hemmt.

Regel 10.

Kein Schiff darf in der Einfahrt eines Docks, Brückendurchganges, Halteplatzes, einer Wasserleitung oder eines Tunnels vertäut werden.

Regel 11.

Es darf kein Versuch gemacht werden, ein Schiff in einem Bassin, Dock oder Durchstich oder nahe bei einer Kaje, einem Speicher oder Krahn gegen die Anordnungen eines Agenten der Eigenthümer oder der betheiligten Körperschaft des genannten betreffenden Gewässers zu vertäuen.

Regel 12.

Jedes Schiff, welches, wenn es nicht gestoppt wird, einem anderen Schiffe in einem Theile der genannten Gewässer begegnen würde, wo zwei Schiffe einander nicht vorbeifahren können, soll auf dem Passageplatz halten, bis das andere Schiff ihm frei vorbeigegangen ist.

Regel 13.

Kein Schiff darf bei der Einfahrt in ein Dock oder Bassin oder einen Brückendurchgang, Halteplatz, Wasserleitung oder Tunnel oder bei einem Krahn oder Quai länger, als zur Durchfahrt oder Benutzung nöthig ist, verweilen.

Regel 14.

Es darf kein Versuch gemacht werden, ein Schiff in einer Schleuse, einem Dock, Bassin, Brückendurchgang, Halteplatz, Tunnel oder einer Wasserleitung oder so nahe dabei, dass es die Passage hemmt, zu beladen, zu löschen, zu vertauen oder zu verankern.

Regel 15.

Die Zugleine jedes stromabfahrenden Schiffes muss niedergelassen werden und Platz machen vor jedem vorbeifahrenden stromaufgehenden Schiffe, ausgenommen wenn das stromabfahrende Schiff ein Passagierpacketschiff ist, in welchem Falle das stromaufgehende Schiff, welches kein Passagierpacketschiff ist, dem Passagierpacketschiffe Platz machen muss.

Regel 16.

Die Zugleine jedes Schiffes, welches kein Passagierpacketschiff ist, soll, mag es unbeladen (leer) oder beladen sein, vor einem Passagierpacketschiff niedergelassen werden und Platz machen.

Regel 17.

Jedes Schiff, welches kein Passagierpacketschiff ist, soll, wenn ein Passagierpacketschiff in einer Entfernung von 100 Ellen (à 3 Fuss) von einer Schleuse, Brücke, einer Wasserleitung oder einem Tunnel sich befindet, diesem Passagierpacketschiffe Platz machen und es zuerst durch die Schleuse, Brücke, Wasserleitung oder den Tunnel passiren lassen.

Regel 18.

Zur Bedienung jedes ein Schiff ziehenden oder auf einem Zugwege oder Treidelpfade befindlichen Pferdes muss ein Treiber (Fuhrmann) vorhanden sein.

Regel 19.

Jedes Dampfschiff muss mit einer lauten und gellenden Dampfpfeife versehen sein.

Diese Dampfpfeife muss vor dem Schornstein nicht weniger als 3 Fuss über dem Deck oder Schandeck des Schiffes angebracht sein, und muss so eingerichtet sein, dass sie durch den Dampf aus dem Schiffskessel geblasen werden kann.

Regel 20.

Die Dampfpfeife jedes unter Dampf befindlichen Schiffes muss, wie folgt, geblasen werden:

wenn ein Schiff im Begriffe steht, irgend welche Windungen des Fahrwassers zu umfahren oder sie umsegelt,

sowie wenn das Schiff irgend einem Schiffe begegnet, sich nähert oder es überholt.

Regel 21.

Jedes unter Dampf befindliche Schiff muss, wenn es einem nicht unter Dampf befindlichen Schiffe vorbeifährt, das nicht unter Dampf befindliche Schiff an dessen rechten Seite passiren (überholen).

Regel 22.

Jedes nicht unter Dampf befindliche Schiff, muss sich an der Leinpfadseite halten, wenn es einem unter Dampf befindlichen Schiffe vorbeifährt oder sich nähert oder von ihm überholt wird.

Regel 23.

Jedes unter Dampf befindliche Schiff, welches einem unter Dampf befindlichen Schiffe begegnet, muss, wenn es stromab geht, sich an der rechten (freien) Seite, und, wenn es stromauf fährt, an der Leinpfadseite halten.

Regel 24.

Jedes unter Dampf befindliche Schiff, welches ein anderes unter Dampf befindliches Schiff überholt, muss sich an der rechten (freien) Seite halten.

Regel 25.

Jedes unter Dampf befindliche Schiff muss, wenn es von einem anderen unter Dampf befindlichen Schiffe überholt wird, sich an der Leinpfadseite halten.

Regel 26.

Jedes unter Dampf befindliche Schiff muss beim Begegnen, Ueberholen oder der Annäherung an ein anderes Schiff seine Fahrgeschwindigkeit mindern, und, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Regel 27.

Niemand darf, ohne von einem Vertreter der Rheder oder der am Schiffe betheiligten Körperschaft gehörig ermächtigt zu sein, in den verschiedenen bezüglichen Gewässern irgend eine Beleg- (Verzeitungs-) Leine kappen oder einen Schiffsanker lichten oder ein Schiff durch Kappen der Trossen zum Treiben bringen (losmachen).

8. Gesetz über Spezialvorschriften zur Verhütung von Schiffkollisionen auf den nach dem Mersey-Flusse führenden Seefahrwassern (sea channels) vom 30. Juli 1874 (37 und 38 Victor. c. 52).

sect. 1.

Alle derzeit nach Maassgabe der Bestimmungen der Kauffahrteischifffahrtsgesetze in Kraft befindlichen allgemeinen Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See sollen so ausgelegt werden, als ob die folgenden Vorschriften ihnen hinzugefügt wären, nämlich:

1. Jedes Dampfschiff und jedes im Schlepptau eines Dampfschiffes befindliche Schiff soll, wenn es in den Seefahrwassern oder Mündungen des Flusses Mersey zwischen dem Rock-Leuchtthurme und dem entferntesten Punkte seewärts, bis zu welchem diese Seefahrwasser oder Mündungen derzeit an beiden Seiten mit Bojen versehen sind, fährt, sich, wofern es sicher und ausführbar ist, an derjenigen Seite des Fahrwassers oder der Fahrwassermitte halten, welche an der Steuerbordseite dieses Dampfschiffes oder dieses im Schlepptau befindlichen Schiffes liegt.
2. Jedes in den genannten Seefahrwassern oder Mündungen innerhalb der besagten Grenzen vor Anker liegende Schiff soll das im art. 7 (jetzt art. 8) der allgemeinen Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See, welche kraft des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1862 erlassen sind, vorgeschriebene einzelne weisse Licht in einer Höhe von höchstens 20 Fuss über dem Rumpfe am Fockstage oder anderswo nahe am Bug des Schiffes, wo es am besten gesehen werden kann, aufgehängt, führen.

Und ausser dem genannten Lichte sollen alle Schiffe, welche zwei oder mehr Masten haben, ein zweites ähnliches weisses Licht in doppelter Höhe des Buglichtes am Gross- oder Besahn-Gaffelpiek oder der Krahnleine (Spiertoppenant) oder an einer anderen Stelle nahe am Heck, wo es am besten gesehen werden kann, zeigen.

sect. 2.

Dieses Gesetz soll nicht vor dem 1. November 1874 in Kraft treten.

Ortsvorschriften.

Kabinetsordre, betreffend die Schifffahrt auf dem Flusse Mersey, in Kraft seit dem 17. Mai 1890.

Regeln, betreffend die Führung der Lichter oder Signale, und betreffend die zur Verhütung von Kollisionen seitens der den Fluss Mersey befahrenden Schiffe zu ergreifenden Maassnahmen.

Regel 1.

Jedes Schiff von mehr als 10 Tonnen Raumgehalt, einschliesslich Flussfahrzeuge, soll, wenn es in irgend einem Theile des Flusses Mersey fährt, ankert oder vertäut ist, seit und nach dem 17. Mai 1890 die in Gemässheit des Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungsgesetzes von 1862 erlassenen neuen Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See, sowie die von Zeit zu Zeit etwa in Kraft befindlichen sonstigen Regeln, und zwar mit den in den folgenden Regeln genannten Ausnahmen und Zusätzen beobachten und befolgen.

Regel 2.

Kanalprähme (Plattboote ohne Kiel) und alle anderen Schiffe ohne Masten sollen, wenn sie im Schlepptau sind, die für Segelschiffe im art. 6 der genannten Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See vorgeschriebenen Lichter führen.

Regel 3.

Ausser den für ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, in art. 4 der genannten Vorschriften angeordneten Lichtern soll ein solches Dampfschiff ein

helles weisses Licht führen, welches (achteraus) über dem Heck als ein Leitlicht (Weiser) für das oder die geschleppten Schiffe scheint.

Regel 4.

Jedes vor Anker liegende Schiff soll das im art. 8 der genannten Vorschriften vorgeschriebene weisse Licht in einer Höhe von nicht mehr als 20 Fuss über dem Rumpfe führen. Dasselbe soll am Fockstag oder sonstwo nahe dem Buge, wo es am besten gesehen werden kann, aufgehängt sein.

Ausser diesem Lichte sollen alle Fahrzeuge, welche zwei oder mehr Masten haben, ein zweites ähnliches weisses Licht in doppelter Höhe des Buglichtes am Gross- (Haupt-) oder Kreuz- (Besahns, Gaffel) Piekfall oder an der Baumkrahnleine (Spiertoppenant, Baumdirk) oder an einer Stelle des Hecks, wo es am besten gesehen werden kann, zeigen.

Regel 5.

Jedes Schiff, mag es mehr oder weniger als 10 Nettoregistertonnen messen, welches ausser der Schiffsmunition irgend einen explosiven Stoff an Bord hat, soll gleichfalls, wenn es vor Anker liegt, ein rothes Licht in einer kugelförmigen Laterne von nicht weniger als 10 Zoll Durchmesser über dem im Artikel 3 der genannten Vorschriften vorgeschriebenen obigen weissen Lichte zeigen.

Regel 6.

An Stelle des in art. 11 der genannten Vorschriften angeordneten Lichtes soll ein helles weisses Licht, fortdauernd an Bord jedes Schiffes, so lange es in Fahrt und in Bewegung ist, bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang gezeigt werden.

Dieses Licht soll so beschaffen (stark) sein, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens einer Meile sichtbar ist, und soll so eingerichtet sein, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompassstrichen wirft, und soll so angebracht sein, dass es das Licht recht achteraus und bis zu 6 Strich von dort nach jedem Quarter (Seiten des Hinterschiffes) des Schiffes wirft.

Regel 7.

Ein behufs Bezeichnung (Kenntlichmachung) der Lage eines Wracks oder sonstigen Hindernisses verankertes Schiff soll bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang 2 helle weisse Lichter in kugelförmigen Laternen von nicht weniger als 8 Zoll Durchmesser und so eingerichtet, dass sie ein klares, gleichmässiges und ununterbrochenes über den ganzen Horizont auf mindestens 1 Meile sichtbares Licht zeigen, führen.

Diese Lichter sollen horizontal an einer Bagienraa am Fockmast in einer Höhe von nicht mehr als 20 Fuss über dem Rumpfe und 20 Fuss von einander entfernt angebracht sein.

Und das genannte Schiff soll bei jedem Wetter zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang 2 schwarze Bälle führen, welche so angebracht sind, wie es vorstehend hinsichtlich der vorerwähnten Lichter angeordnet ist.

9. Nebengesetze vom 5. September 1870 für die Tees.

Die Schiffe sollen die im Seestrassenrecht angeordneten Lichter führen; ausgenommen sind die Dampfschiffe im Schlepptau; diese sollen nur die Seitenlichter führen.

Nebelhörner und Dampfpfeifen sollen im Nebel einmal in jeder Minute ertönen.

Schleppdampfer sollen bei den geschleppten Schiffen halten, bis letztere vertäut sind.

sect. 17.

Jedes auf dem Flusse fahrende Schiff soll sich auf der Steuerbordseite halten, so dass das sogenannte Backbordruder stets in Anwendung kommt, um von den in der entgegengesetzten Richtung fahrenden Schiffen frei zu gehen.

sect. 18.

Jedes Dampfschiff soll, wenn es sich einem anderen Schiffe auf entgegengesetztem Kurse oder aus entgegengesetzter Richtung nähert, vor der Annäherung bis auf 30 Ellen (à 3 Fuss) seine Fahrgeschwindigkeit hemmen und so nahe als möglich nach der Steuerbordseite des Flusses hinüber halten, um dem sich nähernden Schiffe die grösste Erleichterung zum Vorbeifahren zu gewähren.

sect. 19.

Alle Dampfschiffe und von Dampfschiffen geschleppten Schiffe sollen sich von der See aus derart dem Flusse nähern, dass sie auf der für ihre Fahrt vorbehaltenen Seite des Fahrwassers einlaufen.

sect. 20.

Alle Schiffe in Fahrt, welche über einen Theil des Fahrwassers, der nicht innerhalb des für ihre Fahrt vorbehaltenen Abschnittes liegt, hinüber zu fahren wünschen, um nach oder von Ladungsstellen, Hafenankern oder anderen Plätzen sich zu begeben, müssen die Verantwortlichkeit übernehmen, dass sie dies mit Sicherheit für den durchgehenden Verkehr thun.

Jedes Schiff, welches seine Fahrt fortsetzt, nachdem es seine Ladungsstelle, Hafenanker oder anderen Platz erreicht hat, muss wieder nach der angegebenen Seite des Flusses, als der für seine Fahrt bestimmten Seite, sobald als thunlich hinüber halten und die Verantwortlichkeit dafür tragen, dass es dies mit Sicherheit im Hinblick auf den durchgehenden Verkehr thut.

sect. 21.

Schiffe, welche quer über den Fluss fahren, und Schiffe, welche umkehren, müssen die Verantwortlichkeit dafür übernehmen, dass sie dies ohne Gefährde für den durchgehenden Verkehr thun.

sect. 22.

Kein Dampfschiff darf zu irgend einer Zeit auf irgend einem Theile des Flusses mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit, als höchstens 6 Meilen in der Stunde, fahren.

sect. 23.

Wenn Nebel herrscht, so darf kein Dampfschiff auf irgend einem Theile des Flusses mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit als 3 Meilen in der Stunde fahren.

sect. 25.

Wenn Dampfschiffe in derselben Richtung, aber mit ungleicher Fahrgeschwindigkeit, fahren, so soll dasjenige Schiff, welches am langsamsten dampft, sich beim Ueberholtwerden genügend an demjenigen Flussufer halten, welches an seiner Steuerbordseite liegt, und darf beim Querhinüberfahren des Fahrwassers oder sonstwie der freien Vorbeifahrt des schnelleren Schiffes kein Hinderniss in den Weg legen und soll die Maschine langsam gehen lassen und, wenn nöthig, stoppen, sobald das schnellere Schiff bis auf 30 Ellen (à 3 Fuss) herankommt; und in gleicher Weise soll das schnellere Schiff seine Maschine verlangsamen, wenn es bis auf 30 Ellen an das langsamere Schiff herankommt, bis es dem derart überholten Schiffe vorbei gefahren ist.

Und damit Unkenntniss der Annäherung des schnelleren Schiffes von dem Schiffer des langsameren Schiffes nicht vorgeschützt werde, soll es als eine genügende Mittheilung der Annäherung gelten, wenn die Dampfpfeife des schnelleren Schiffes dreimal angezogen ist.

Aber kein Schiff, welches ein anderes überholt, soll befugt sein, einem solchen Schiffe an irgend einem der Vorsprünge oder sonstigen gefährlichen Windungen des Flusses oder bei einer Dockeinfahrt vorbeizulaufen.

sect. 26.

Jedes Dampfschiff, ausgenommen die mit Schleppen beschäftigten Dampfschiffe, soll, wenn es einem Segelschiffe oder einem Schleppdampfer mit Segelschiffen im Schlepptau entgegen kommt oder dieselben überholt, seine Maschinen langsam gehen lassen, bevor es auf 30 Ellen an das Segelschiff oder das Schleppdampfschiff mit seinem Zuge nahe kommt und so lange, bis es demselben vorbeigefahren ist.

Jedes Schleppdampfschiff mit seinem Zuge soll, wenn es einem anderen Schiffe begegnet, rechtzeitig seine Ruderpinne an Backbord legen und beim Ueberholtwerden sich genügend an der gehörigen Flussseite halten, um die Vorbeifahrt des überholenden Schiffes zu ermöglichen.

sect. 27.

Alle Schiffe, welche aus See mit einer bedeutenden Schlepptrossenlänge einschleppen, müssen dieselbe kürzen, wenn sie in den Fluss einlaufen und bevor sie den Cleveland Eisenbahndamm nahe bei Cargo Fleet erreichen. Die Schlepptrosse darf, wenn sie derart gekürzt ist, 25 Faden (à 6 Fuss) Länge nicht überschreiten.

sect. 28.

Jedes Schleppdampfschiff oder sonstige Dampfschiff, welches ein Schiff, das noch keinen Lootsen an Bord hat, mag es ein Lootsensignal zeigen oder nicht, in den Hafen schleppt, soll verpflichtet sein, langsam zu fahren oder, wenn nöthig, zu stoppen, um einen Lootsen in den Stand zu setzen, an Bord des Schiffes zu kommen, es sei denn, dass der Schiffer desselben vorgängig den Schiffer des Dampfschiffes benachrichtigt hat, dass er die Absicht, einen Lootsen zu nehmen, nicht habe.

sect. 29.

Keinem Schiffe soll es erlaubt sein, in irgend einem Theile des Flusses oder Hafens zu treiben.

Jedes Schiff muss gehörig navigirt oder vom schiffbaren Fahrwasser klar vertäut werden.

Schiffe, welche in ein Dock fahren oder bei der Einfahrt eines solchen Docks ankommen, bevor das Erlaubnisssignal geheisst ist, müssen sich an einer der beiden Seiten des schiffbaren Fahrwassers und ausserhalb der Fahrbahn des Fluss- oder Dockverkehrs halten, bis das Signal für die Aufnahme geheisst ist.

sect. 30.

Kein Dampfschlepper oder sonstiges Dampfschiff darf zwei oder mehr Schiffe längsseits neben einander schleppen, und keines mehr als ein Holzfloss schleppen, wenn solche Flösse länger als 150 Fuss oder breiter als 30 Fuss sind.

sect. 31 und 32.

Dampfschiffe sollen gehörig bemannt sein, bei Tage 1 Mann, bei Nacht 2 Mann auf Ausguck haben und im Nebel einmal in der Minute die Dampfschiffsglocke oder -pfeife ertönen lassen.

10. Regeln und Nebengesetze für die Schifffahrt auf der Themse, vom 5. Februar 1872.

Regel 2.

Das Wort „Themse-Fluss“ oder „Fluss“ bedeutet so viel als Themse-Fluss und den Theil oder die Nebenflüsse innerhalb der Jurisdiktion der Aufseher, nämlich zwischen Cricklade in der Grafschaft Wilts und Yantlet Creek in der Grafschaft Kent.

Regel 9.

Kein Schiff darf an einer der uferseitigen Passagen oder Fähren oder auf den Bänken oder Ufern des Flusses derart, dass es die freie Durchfahrt eines anderen Schiffes verhindert, liegen, hingelegt, festgemacht oder vertäut werden. — — —

Regel 12.

Kein Schiff darf dergestalt zu Anker gebracht, gestoppt oder hingelegt werden, dass es die freie Schifffahrt oder die Passage auf dem Flusse beeinträchtigt oder versperrt, und auf keinem Schiffe, welches in eine der Reihen hineinlegt oder dieselben verlässt und in den Strom des Fahrwassers des Flusses gelangt, darf der Anker fallen gelassen werden, ausgenommen zum Zwecke der Navigirung des Schiffes.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Regel 15.

Alle in der Biegung bei Gravesend fahrenden Schiffe müssen sich nordwärts einer durch eine auf der India-Arms-Kaje errichteten Skelettboje und den hohen Schornstein der Cementwerke zu Northfleet begrenzten Linie halten; und alle Schiffe, welche in der Biegung zu Anker zu gehen beabsichtigen, müssen südlich von dieser Linie zu Anker gehen. Auf der obigen Boje ist eine Laterne angebracht, welche bei Nacht ein helles (weisses) Licht nordwärts von jener Linie und ein rothes südlich von derselben über den Ankergrund wirft. Alle Schiffe, welche dergestalt ankern und länger als 24 Stunden dort bleiben, müssen vertäut werden.

Regel 17.

Jedes seinen Anker schlippende oder verlassende Schiff soll eine Boje zurücklassen, um die Lage dieses Ankers zu bezeichnen.

Regel 18.

Kein oder keine Anker dürfen im Strome des Flusses ausserhalb der Linie der Reihen, so dass sie ein Schiff gefährden, liegen oder verbleiben.

Regel 19.

Kein Schiff darf im Strome mit unter den Krahnbalken gefiertem Anker oder Ankern fahren oder liegen, ausgenommen, wenn es sein oder seine Anker auffischt oder während der Zeit, welche unbedingt erforderlich ist, um das Schiff in Fahrt zu setzen oder zu Anker zu bringen.

Regel 20.

Kein Schiff darf auf dem Flusse fahren oder liegen, wenn sein oder seine Anker an der Kette lothrecht von den Klüsen herabhängen, es sei denn, dass der Ankerstock gerade vom Wasser bedeckt ist, ausgenommen während der Zeit, welche unumgänglich nöthig ist, um den oder die besagten Anker zu katten oder zu fischen, oder während der Zeit, welche unumgänglich nöthig ist, um ein solches Schiff in Fahrt zu setzen.

Regel 26.

Jeder Führer eines Schiffes, welches auf irgend einem Theile des Flusses mit einer Warptrosse, einem Kabeltau, einer Leine oder Kette, oder während es eine Trosse zu irgend einem Zwecke, ausgenommen beim Akte des Einholens in ein oder des Ausgehens aus einem Dock, querüber ausgebracht hat, verankert oder navigirt werden soll, muss dieselbe bei der Annäherung eines anderen Schiffes, welches mit der oder gegen die Fluth fährt, treibt oder segelt, niederlassen.

Regel 31.

Kein Führer eines Dampfschiffes, kein Maschinist oder andere Person auf demselben darf die Maschine oder Maschinen solchen Dampfschiffes während der Zeit, in welcher solches Dampfschiff an einem oder mehreren Hafenankern im Flusse befestigt ist, in Gang setzen.

Regel 36.

Der Führer jedes den Fluss befahrenden Dampfschiffes soll auf einem der Radkasten oder der Brücke eines solchen Dampfschiffes sich befinden und bleiben und soll dahin wirken, dass während der ganzen Zeit, während welcher es in Fahrt ist, gehörig Ausguck auf dem genannten Dampfschiffe gehalten wird, und soll jede andere Person als die Mannschaft, welche auf der Brücke oder dem Radkasten eines solchen Dampfers sich befindet, entfernen oder entfernen lassen.

Regel 41.

Keine Person darf einen Ewer oder Leichter auf dem Flusse unterhalb der London-Brücke navigiren, wenn derselbe nicht einen Freibord von mindestens 15 Zoll, gemessen vom Wasserspiegel bis zur Oberkante der Scheerstücke der Luken, hat.

Wenn er keine Scheerstücke hat, so soll der Freibord mindestens 15 Zoll, gemessen vom Wasserspiegel bis zur Oberkante des Schandecks, betragen.

Regel 50.

Niemand darf ein Schiff am Ufer des Flusses vor dem Leinpfad (Treidelstieg) hinlegen.

Regel 51.

Der schiffbare Theil des Fahrwassers des Flusses oberhalb Teddington Lock muss zu jeder Zeit für die Durchfahrt aller dort fahrenden Schiffe frei gehalten werden und kein Schiff darf aus irgend einem Grunde in dem sichtbaren Theile des genannten Fahrwassers derart ausser Fahrt gesetzt werden, dass es die freie und ungehemmte Durchfahrt anderer Schiffe behindert oder sperrt.

Regel 72.

Jede Person, welche eine Uebertretung dieser Nebengesetze sich zu Schulden kommen lässt oder in irgend einer Weise dieselben verletzt, haftet für eine Busse und verfällt in eine Summe von höchstens 5 Pfund Sterling. Dieses Strafgeld soll nach Maassgabe der Bestimmungen der Themse-Aufsichtsgesetze von 1857 und 1864 eingetrieben, auferlegt und verwendet werden.

Nebengesetze für die Themse-Schifffahrt, kraft Kabinetsbeschlusses vom 17. März 1875.

Regel 3.

Der Wachhabende des hintersten oder letzten einer Linie von im Schlepptau befindlichen Ewern soll von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang vom Heck seines Ewers aus ein weisses Licht zeigen.

Regel 9.

Jeder Schiffer oder Wachhabende eines Schiffes oder Ewers, welcher in irgend einer Hinsicht die Befolgung eines dieser Nebengesetze verabsäumt oder eine Uebertretung derselben sich zu Schulden kommen lässt oder auf irgend eine Weise gegen dieselben verstösst, haftet für eine Busse und verfällt in eine Summe bis zu 5 Pfund Sterling für jeden Uebertretungsfall.

Diese Strafgelder sollen nach Maassgabe der Bestimmungen der Themse-Aufsichtsgesetze von 1857 und 1864 eingezogen, beigetrieben und verwendet werden.

Nebengesetz behufs Ordnung der Bootwettfahrten auf dem Themse-Flusse, kraft Kabinetsbeschlusses vom 19. März 1883.

Regel 2.

Kein Schiff, welches sich auf dem Themse-Flusse zwischen Cricklade in der Grafschaft Wilts und Yantlet Creek in der Grafschaft Kent bei Gelegenheit einer Bootwettfahrt, Regatta, eines öffentlichen Aufzuges oder Stapellaufes eines Schiffes oder bei irgend einer anderen Gelegenheit befindet, wenn grosse Mengen sich dort versammeln, darf derart dort fahren, dass es die Bootwettfahrt, Regatta, Prozession (den Aufzug) oder den Stappellauf sperrt, behindert oder stört oder die Sicherheit der auf dem Flusse versammelten Personen gefährdet oder die Aufrechthaltung der Ordnung daselbst hemmt, und der Führer jedes Schiffes soll bei jeder derartigen Gelegenheit die Anordnungen des Angestellten der Themse-Aufseher, welche zur

Kontrole der Ausführung dieses Nebengesetzes berufen sind, befolgen; und wenn irgend ein Schiffer in irgend einer Beziehung den Anforderungen dieses Nebengesetzes zuwiderhandelt oder irgend etwas in Widerspruch zu demselben thut, so soll er einer Verletzung dieses Nebengesetzes für schuldig erachtet und für jede solche Verletzung mit einer Strafe von höchstens 5 Pfund Sterling gebrücht werden.

Nebengesetze für die Themse-Schifffahrt kraft Kabinetsbeschlusses vom 11. Juli 1877.

Regel 2.

Alle den Fluss zwischen der Albert-Brücke bei Chelsea und dem Charlton-Höft (Hafendamm) befahrenden Schiffe müssen einzeln und getrennt navigirt werden, mit Ausnahme der kleinen an einander gekuppelten oder längseits oder hintereinander geschleppten Schiffe und mit Ausnahme der mit Dampf geschleppten Schiffe.

Regel 3.

Mit Dampfkraft geschleppte Schiffe müssen je zwei Seite an Seite rangirt werden, wenn sie mehr als vier an Zahl sind, und nicht mehr als sechs dürfen gleichzeitig bugsirt werden.

Regel 4.

Oberhalb und westlich von der Albert-Brücke bei Chelsea dürfen sechs und nicht mehr Schiffe zusammen in einer Linie gleichzeitig geschleppt werden, und der Abstand zwischen je zwei derart bugsirten Schiffen darf 50 Fuss nicht übersteigen.

Regel 7.

(Gleich Regel 72 des Strafgesetzes vom 5. Februar 1872.)

Regeln und Nebengesetze, betreffend die Schifffahrtsordnung auf der Themse, in Kraft seit 1. Juni 1880, laut Kabinetsbeschluss vom 18. März 1880.

Das Wort „Schiff“ soll jedes Schiff, Leichter, Fahrzeug, Boot, Jolle, Schute, Kanoe und jede Art von Fahrzeug, mag es mit Dampf oder anderweitig getrieben werden, bezeichnen.

Das Wort „Fluss“ soll denjenigen Theil des Themse-Flusses bedeuten, welcher innerhalb der Jurisdiktion der Aufseher zwischen Cricklade in der Grafschaft Wilts und Yantlet Creek in der Grafschaft Kent liegt.

Regel 1.

(Gleich art. 23 der deutschen Verordnung.)

Regel 2.

(Gleich art. 24 der deutschen Verordnung.)

Regel 3.

Jedes auf dem Flusse fahrende Dampfschiff muss mit Sorgfalt und Vorsicht und mit einer Geschwindigkeit und in einer Weise navigirt werden, welche die Sicherheit anderer Schiffe oder deren Befestigungen nicht gefährdet oder daran oder an den Ufern des Flusses nicht Schaden hervorruft.

Besondere Sorgfalt und Vorsicht muss auf die Navigirung solcher Dampfschiffe verwendet werden, wenn sie den beim Baggern oder bei der Entfernung gesunkener Schiffe oder anderer Hindernisse beschäftigten Schiffen vorbeifahren.

Wenn durch ein vorbeifahrendes Dampfschiff die Sicherheit eines Schiffes oder der Befestigungen gefährdet ist oder daran oder an den Flussufern Schaden verursacht wird, so soll auf dem Rheder eines solchen Dampfschiffes die Verpflichtung ruhen, darzuthun, dass das Schiff mit Sorgfalt und Vorsicht und mit solcher Geschwindigkeit und in solcher Weise, wie es durch diese Regel vorgeschrieben ist, navigirt worden ist.

Nebengesetze und Regeln für die Schifffahrtsordnung des Flusses zwischen Yantlet Creek und Teddington Lock.

Regeln betreffend die Lichterführung.

Regel 4.

(Gleich art. 3 der deutschen Verordnung mit folgenden Zusätzen):

a) an oder vor dem Fockmast oder, wenn es keinen Fockmast hat, an einen Stock im Vordertheile des Schiffes — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — —

Statt: „6 Meter“ stehen die Worte: „20 Fuss“,
statt: „5 Meilen“ stehen die Worte: „2 Meilen“.

Hinzugefügt ist:

Jedoch sollen Dampfschiffe, welche sowohl ober- als unterhalb London-Bridge fahren, nicht verpflichtet sein, ihre Lichter in grösserer Höhe als 12 Fuss über dem Schiffsrumpfe zu führen.

Dampfschiffe, welche nur oberhalb London-Bridge fahren, dürfen das weisse Licht in irgend einer passenden Höhe über dem Vordersteven führen.

b) und c) statt: „2 Meilen“ stehen die Worte: „eine Meile“.

d) Die erwähnten grünen und rothen Seitenlichter sollen in der Weise eingerichtet sein, dass das Ueberscheinen der Lichter quer über den Bug verhindert wird.

e) (Gleich art. 4 der deutschen Verordnung). Statt: „ein Meter“ stehen die Worte: „4 Fuss“.

f) Ein Schleppdampfschiff darf auch ein übers Heck leuchtendes Licht als Leitstern für das oder die geschleppten Schiffe führen; aber dieses Licht muss derart abgeschirmt sein, dass es nicht weiter als 4 Striche achterlicher als dwars nach vorne sichtbar ist.

Regel 6.

Ein in Fahrt befindliches oder geschlepptes Segelschiff darf nur die sub b) und c) der Regel 5 für Dampfschiffe in Fahrt vorgeschriebenen Seitenlichter führen.

Regel 7.

Ein Dampfschiff oder Segelschiff oder Leichterfahrzeug soll, wenn es im Flusse vor Anker liegt, da, wo es am besten gesehen werden kann, in einer Höhe von höchstens 20 Fuss über dem Schiffsrumpfe ein weisses Licht in einer kugelförmigen

Laterne von mindestens 8 Zoll Durchmesser, welche derart eingerichtet ist, dass sie ein klares, gleichförmiges und ununterbrochenes, über den ganzen Horizont sichtbares Licht auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile wirft, führen.

Jedoch sollen allemal, wenn bemastete Schiffe in Reihen liegen, nur die am meisten vom Ufer entfernt liegenden bemasteten Schiffe jeder Reihe jedes ein dem für vor Anker liegende Schiffe angeordneten Lichte ähnliches Licht führen.

Leichterfahrzeuge dagegen, welche an den für kleinere Fahrzeuge üblichen Befestigungen (Verankerungsbojen) im Flusse oberhalb Barking-Creek liegen, sind nicht verpflichtet, ein solches Ankerlicht zu zeigen.

Regel 8.

Ein Schiff, welches unterhalb Barking-Creek von einem anderen Schiffe überholt wird, muss vom Heck aus diesem letztgenannten Schiffe ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Diese Regel soll auf Boote, Jollen, Schuten oder Kanoes keine Anwendung finden.

Regel 9.

Alle Schiffe sollen, wenn sie zur Bezeichnung der Lage eines Wracks oder anderen Hemmnisses verwendet werden, zwei helle, nicht weniger als sechs und nicht mehr als zwölf Fuss von einander entfernt horizontal angebrachte Lichter zeigen.

Regel 10.

Jeder im Flusse festgelegte Dampfbagger soll zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang drei helle Lichter in kugelförmigen Laternen von mindestens 8 Zoll Durchmesser zeigen; die genannten drei Lichter sollen in Form eines Dreiecks angebracht werden, und eine genügende Lichtstärke besitzen, um bei klarer Luft in dunkler Nacht auf eine Entfernung von mindestens einer Meile deutlich sichtbar zu sein, und sollen nicht weniger als 6 Fuss vom höchsten Theile des Gerüstes entfernt rechtwinklig (quer) gegen die Kielrichtung angebracht werden.

Regeln, betreffend Nebel- u. s. w. Signale.

Regel 11.

Alle Schiffe, welche in eine Nebelbank hineinlaufen oder vom Nebel überholt werden, sollen mit der grössten Vorsicht und mit sehr mässiger Fahrgeschwindigkeit navigirt werden.

Regel 12.

Jedes Dampfschiff, welches den Fluss befährt, muss mit einer Dampfpfeife oder mit einem anderen wirksamen Dampfsignalapparate versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch kein Hinderniss gehemmt wird, und ferner mit einer wirksamen Glocke.

Jedes den Fluss befahrende Segelschiff muss mit einem wirksamen Nebelhorn sowie mit einer wirksamen Glocke versehen sein.

Regel 13.

Im Nebel, sei es bei Tag oder bei Nacht, müssen die in dieser Regel beschriebenen Signale gegeben werden:

a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife oder einem anderen Dampfsignalapparate in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten einen langgezogenen Ton abgeben.
b) Ein Segelschiff in Fahrt muss sein Nebelhorn in Pausen von höchstens zwei Minuten ertönen lassen.
c) Alle Dampfschiffe und Segelschiffe müssen, wenn sie im Fahrwasser des Flusses und nicht in Fahrt sich befinden, in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten die Glocke läuten.

Regeln über Fahrgeschwindigkeit und Art der Navigirung.

Regel 14.

Gleich art. 18 der deutschen Verordnung, jedoch mit der Modifikation: Fahrt mindern und stoppen und rückwärtsgehen, wenn nöthig.

Regel 15.

Dampfschiffe, welche den Fluss zwischen Barking-Creek und London-Bridge befahren, ohne zur Beförderung von Reisenden lediglich in schmulem (ruhigem) Wasser konzessionirte Passagierflussdampfer zu sein, sollen niemals eine Fahrgeschwindigkeit von 7 (statute miles) Landmeilen*) in der Stunde über den Grund, sei es mit, sei es gegen die Fluth, überschreiten.

Regel 16.

Jedes Segelschiff oder Dampfschiff, welches ein anderes Schiff überholt, muss sich aus dem Wege des überholten Schiffes halten.

Dieses letztere Schiff muss seinen Kurs halten.

Nebengesetze und Regeln für die Schifffahrt auf dem Flusse von Yantlet-Creek bis Teddington (Fassung vom 29. Dezember 1887).

Dampfpfeifen-Signale.

Regel 17.

Wenn 2 Dampfschiffe einander in Sicht sind und sich unter der Gefahr eines Zusammenstosses einander nähern, so sollen die folgenden Dampfsignale als Mittheilungen der Kurse, welche sie einzuschlagen gedenken, gelten:

a) Ein kurzer Ton der Dampfpfeife von ungefähr 3 Sekunden Dauer soll bedeuten:

„Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord und beabsichtige an Ihrer Backbordseite vorbeizufahren.“

Die Anwendung dieses Signals soll freigestellt sein.

b) Zwei kurze Töne der Dampfpfeife, jeder von ungefähr 3 Sekunden Dauer, sollen bedeuten:

„Ich richte meinen Kurs nach Backbord und beabsichtige, an Ihrer Steuerbordseite vorbeizufahren.“

*) 1 britische Meile gleich 5280 Fuss (1609 Meter), also weniger als 1 Seemeile (gleich 6000 Fuss oder 1852 Meter), 7 britische Meilen sind also etwas mehr als 6 Seemeilen.

Dieses letztere Signal soll in dem von Regel 22 vorgesehenen Falle, wenn diese Regel befolgt werden kann, nicht angewendet werden.

Es soll aber ein Zwang zum Gebrauch dieses Signals bestehen, wenn ein Abweichen von dieser Regel nöthig ist, um eine unmittelbare Gefahr zu vermeiden.

c) Drei kurze Töne der Dampfpfeife, jeder von ungefähr 3 Sekunden Dauer, sollen bedeuten:

„Ich lasse meine Maschinen rückwärts gehen.“

Regel 18.

Wenn ein Dampfschiff umdreht oder aus irgend einem Grunde nicht manöverirfähig ist und einem sich nähernden Schiffe nicht aus dem Wege gehen kann, oder wenn es für ein Dampfschiff unsicher oder unausführbar ist, sich aus dem Wege eines Segelschiffes zu halten, so soll es dies dem Segelschiffe mit 4 oder mehr Tönen der Dampfpfeife in schneller Aufeinanderfolge, wobei die Töne von ungefähr 3 Sekunden Dauer sein sollen, anzeigen.

Regel 19.

Die in den vorhergehenden Regeln erwähnten Pfeifensignale sollen bei keiner anderen Gelegenheit oder zu keinem anderen Zwecke als den in diesen Regeln angegebenen angewendet werden. Und kein anderes Pfeifensignal soll von einem Dampfschiffe gegeben werden, als vermittelst eines langgezogenen Tones von mindestens 5 Sekunden Dauer.

Regel 19a.

Schiffe, welche aus dem Dock kommen, sollen dieses durch einen langgezogenen Ton der Dampfpfeife von nicht weniger als 5 Sekunden Dauer anzeigen, und in Fällen, wo ein Schiff nicht unter Dampf ist, soll der begleitende Schlepper dasselbe Signal geben, und kein anderes Dampfpfeifensignal soll von Schiffen, die aus dem Dock kommen, gegeben werden.

Steuer- und Segelregeln.

Regel 20.

(Gleich art. 14 der deutschen Verordnung.)

Regel 21.

(Gleich art. 17 der deutschen Verordnung mit folgendem Zusatze):

Wenn auf Grund von ausserhalb der Macht derjenigen, welche das Dampfschiff navigiren, liegenden Ursachen es für das Dampfschiff unsicher oder unausführbar ist, sich aus dem Wege des Segelschiffes zu halten, so soll es dies dem Segelschiffe durch 4 oder mehr Töne der Dampfpfeife in schneller Aufeinanderfolge, wie in Regel 18 angeführt ist, anzeigen.

Das Segelschiff soll dann aus dem Wege gehen.

Regel 22.

Wenn 2 Dampfschiffe, welche in entgegengesetzten Richtungen, das eine stromauf, das andere stromab, fahren, sich einander derart nähern, dass darin die Gefahr eines Zusammenstosses liegt, so sollen sie einander Backbordseite an Backbordseite vorbeifahren.

Regel 23.

Dampfschiffe, welche **gegen** die Fluth fahren, sollen, bevor sie um die folgenden Punkte herumfahren, nämlich:

Coalhouse Point, Tilburyness, Broadness, Stoneness, Crayfordness, Cold Harbour Point, Jenningtree, Halfway House Point oder Crossness, Margaretness oder Tripcock Point, Bull Point oder Gallionsness, Hookness und Blackwell Point,

ihre Maschinen langsam gehen lassen und warten, bis andere um den Punkt (die Spitze) **mit** der Fluth herumfahrende Schiffe frei vorbeigefahren sind.

Regel 24.

Dampfschiffe, welche von der einen Seite des Flusses nach der anderen Seite quer hinüber fahren, sollen sich aus dem Wege der den Strom auf- und abfahrenden Schiffe halten.

Regel 25.

(Gleich art. 22 der deutschen Verordnung.)

Nebengesetze und Regeln für die Schifffahrt auf dem Flusse oberhalb Teddington.

Regel 26.

Wenn 2 Dampfschiffe, welche in entgegengesetzten Richtungen, das eine stromauf, das andere stromab, fahren, sich einander derart nähern, dass darin die Gefahr eines Zusammenstosses liegt, so sollen sie einander Backbordseite an Backbordseite vorbeifahren.

Regel 27.

Dampfschiffe, welche gegen den Strom fahren, sollen langsam fahren und, wenn nöthig, stoppen, um den mit dem Strome herunterkommenden Schiffen freie Vorbeifahrt zu bieten.

Regel 28.

Jedes Dampfschiff soll, wenn es in Fahrt ist, nach Sonnenuntergang und vor Sonnenaufgang entweder die für Dampfschiffe in Regel 5 vorgeschriebenen Lichter führen, oder ein helles weisses Licht an oder über dem Vordersteven oder an dem Schornstein führen.

Regel 29.

Der Name jedes den Fluss befahrenden Dampfschiffes soll auf der Aussenseite beider Buge und auf der Aussenseite des Hecks in lesbaren Buchstaben von mindestens 2 Zoll Länge gemalt oder gemarkt und gehalten werden. Dieser Name und der Wohnort des Rheders soll von den Aufsehern eingetragen werden.

Regel 30.

Jede Person, welche eine Verletzung eines dieser Nebengesetze begeht oder dieselben auf irgend eine Weise übertritt, soll in eine Strafe bis zu 5 Pfund Sterling verfallen und diese Summe verwirkt haben.

Das besagte Strafgeld soll nach Maassgabe der Bestimmungen der Themse-Aufsichts-Gesetze von 1857 und 1864 eingezogen, beigetrieben und verwendet werden.

11. Nebengesetze vom 12. Dezember 1867 für den Fluss Tyne.

Dampfschiffe im Schlepptau müssen Seitenlichter, dürfen aber kein Topplicht führen.

Kohlenfahrzeuge, offene Boote von nicht mehr als 50 Fuss Länge und Holzflösse brauchen nur eine Laterne mit rothem und grünem Schieber zu führen.

Nach Sonnenuntergang und im Nebel müssen 2 Mann auf Ausguck stehen.

Dampfschiffe und Dampfjollen müssen im Nebel ihre Glocken und Pfeifen einmal in jeder Minute ertönen lassen.

Dampfschiffe dürfen im Nebel nur mit halber Kraft fahren.

sect. 9.

Es ist den Schiffen nicht erlaubt, zwischen Whitehill-Point und Low-Feuerthurm vor Anker zu liegen. Innerhalb der obigen Grenzen müssen alle Schiffe an den zu diesem Zwecke bestimmten Landfesten liegen.

sect. 17.

Alle den Fluss befahrenden Schiffe sollen, wenn sie seewärts gehen, sich an der Südseite der Fahrwassermitte halten; und wenn sie aus See kommen, so sollen sie sich an der Nordseite der Fahrwassermitte halten, so dass das sogenannte Backbordruder stets in Anwendung tritt, um in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe zu klaren.

sect. 18.

Alle Dampfschiffe und von Dampfschiffen geschleppte Schiffe müssen sich aus See dem Flusse derart nähern, dass sie auf der für ihre Fahrt vorbehaltenen Seite des Fahrwassers einlaufen.

sect. 19 bis 21

stimmen mit den betreffenden Klauseln der Tees-Vorschriften,

sect. 23

mit sect. 25,

sect. 27

mit sect. 26,

sect. 28

mit sect. 28 der Tees-Vorschriften überein.

sect. 22.

Wenn in entgegengesetzten Richtungen fahrende Dampfschiffe einander sich nähern, so sollen sie in gehöriger Entfernung ihre Ruderpinnen an Backbord legen und auf 30 Ellen (à 3 Fuss) Abstand ihre Maschinen genügend verlangsamen und so nahe als möglich nach der rechten oder Steuerbordseite des Flusses hinüberhalten, so dass sie alle mögliche Erleichterung zur gegenseitigen Vorbeifahrt sich bieten.

sect. 25.

Alle Schiffe, welche aus See mit bedeutender Trossenlänge einschleppen, müssen dieselben vor der Einfahrt in die Stromengen und in allen Theilen des Flusses,

welche sich aufwärts vom Low-Leuchtthurm erstrecken, kürzen. Die Länge der Bugsirtrosse darf 15 Faden (à 6 Fuss) nicht übersteigen.

sect. 26.

Kein Schleppdampfer oder sonstiges Dampfschiff darf im Hafen gleichzeitig mehr als ein Schiff oder sonstiges Seefahrzeug von mehr als 100 Registertonnen Raumgehalt in Schlepptau nehmen oder haben.

Diese Regel soll jedoch auf Schiffe oder kleinere Fahrzeuge, welche von den Kommissaren gebraucht werden oder denselben gehören, keine Anwendung finden.

e) Norwegen.

Königlich Norwegische Verordnung vom 23. März 1880 mit Gesetzeskraft vom 1. September 1880.

2. Besondere in norwegischen Gewässern geltende Vorschriften.

§ 27.

Offene Fischerböte und andere offene Böte unter Segel oder Ruder sind in norwegischen Küstengewässern nicht verpflichtet, irgend welche Signale zu zeigen. Doch sollen dieselben zur Verhütung von Zusammenstössen gehörige Aufmerksamkeit zeigen und alle Vorsichtsmaassregeln beobachten, welche die vorhandenen besonderen Umstände erheischen.

§ 28.

Wenn es im Sommer in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang so hell ist, dass Fahrzeuge und Böte sich unzweifelhaft einander auf 2 Seemeilen Abstand sehen können, so ist es in norwegischen Küstengewässern freigestellt, die in den vorstehenden Paragraphen vorgeschriebenen Nachtsignale zu benutzen. (Zwischen den Schären besteht keine Lichterführungspflicht.)

§ 29.

Wenn ein Dampfschiff bei Ankunft in einer Meerenge (Sund etc.) oder anderem Fahrwasser, welches so schmal ist, dass 2 Fahrzeuge nicht ohne Gefahr einander passiren können, in selbigem ein entgegenkommendes Fahrzeug bemerkt, so soll dasselbe in ein solches Fahrwasser nicht eher einlaufen, als bis das andere Fahrzeug hindurch gefahren ist. Im Dunkeln oder Nebel soll ein Dampfschiff jederzeit seine Ankunft in solchem Fahrwasser durch die Dampfpfeife zu erkennen geben.

§ 30.

Im engen Fahrwasser soll jedes Fahrzeug einem Dampfschiffe, welches bugsirt, aus dem Wege gehen. Es liegt jedoch dem Dampfschiffe ob, durch seine Manöver, soweit möglich, dem anderen Fahrzeuge Gelegenheit zu geben, dieser Vorschrift genügen zu können.

§ 31.

Jedes Fahrzeug soll rechtzeitig durch sein Manöver zu erkennen geben, wie es das entgegenkommende Fahrzeug zu passiren gedenkt.

f) Schweden.

Königlich Schwedische Verordnung vom 31. März 1880 mit Gesetzeskraft vom 1. September 1880.

2. Besondere Bestimmungen für Fahrten in schwedischen Gewässern.

§ 27.

Vorstehende internationale Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge in schwedischen Fahrwassern mit den in den folgenden Paragraphen bestimmten Ausnahmen und Zusätzen.

§ 28.

In schwedischen Gewässern müssen die in den §§ 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 und 11 genannten Laternen zu allen Jahreszeiten bei jedem Wetter von der Dämmerung nach Sonnenuntergang bis zum Tage vor Sonnenaufgang geführt werden.

§ 29.

Dampffahrzeuge und Dampfschaluppen ohne Mast müssen, wenn sie in Fahrt sind, ein weisses Licht führen, welches mindestens so hoch über den vorgeschriebenen Seitenlaternen angebracht ist, wie die Breite des Fahrzeuges oder der Sloop beträgt. Dampfschaluppen und Dampffahrzeuge von geringer Grösse, welche nur auf gewissen, bei Besichtigung des Fahrzeuges angegebenen kleinen Fahrwassern innerhalb der Schären, auf Salzseen oder auf Binnenseen, Flüssen oder Kanälen Verwendung finden, müssen Lichter von solcher Stärke führen, dass deren Schein in einer dunklen Nacht mit klarer Luft, der des weissen mindestens auf 2 und der jedes der farbigen Lichter auf mindestens 1 Seemeile Abstand sichtbar ist.

§ 30.

Fahrzeuge, einerlei ob Dampf- oder Segelfahrzeuge, sollen nicht verpflichtet sein, bei Zufällen (Gelegenheiten), wie die in § 5 (für manöverirunfähige Schiffe) genannten, in schwedischen Gewässern die in jenen Paragraphen vorgeschriebenen Signale anzuwenden.

§ 31.

Ueber Lichtsignale auf Lootsenböten in schwedischen Gewässern bestimmt die Lootsenverordnung das Bezügliche.

§ 32.

Dampffahrzeuge in Fahrt sind berechtigt, in schwedischen Gewässern während Nebels, dicker Luft oder Schneefall besondere Kurssignale in Verbindung mit dem in § 12 Absatz a vorgeschriebenen Nebelsignale zu geben, und zwar in der Art, dass nach dem letztgenannten mit einer von zwei so, wie in § 12 vorgeschrieben ist, angebrachten Dampfpfeifen, nämlich der einen mit Diskantlaut und der anderen mit Basslaut, gegebenen Signale unmittelbar 1, 2, 3 oder 4 kurze Töne mit der anderen Dampfpfeife gegeben werden, um den Hauptstrich des Kompasses anzugeben, welcher zumeist mit dem magnetischen Kurs des Schiffes übereinstimmt, laut folgendem System:

Aufmerksamkeitssignal	Kurssignal	Kurs, welcher durch das Signal angegeben ist.
1. mit Diskantpfeife	mit Basspfeife	
1 lang gezogener Ton laut § 12 Absatz a	unmittelbar gefolgt von 1 kurzen Ton	Nord
" " " " " " "	" " " 2 " Tönen	NO
" " " " " " "	" " " 3 " "	Ost
" " " " " " "	" " " 4 " "	SO
2. mit Basspfeife	mit Diskantpfeife	
1 lang gezogener Ton laut § 12 Absatz a	unmittelbar gefolgt von 1 kurzen Ton	Süd
" " " " " " "	" " " 2 " Tönen	SW
" " " " " " "	" " " 3 " "	West
" " " " " " "	" " " 4 " "	NW

§ 33.

Wenn in schwedischen Gewässern Fahrzeuge, einerlei ob Dampf- oder Segelschiffe, einem Fahrzeuge begegnen, welches bugsirt, so dass durch die Begegnung Gefahr eines Zusammenstosses entsteht, so soll das erstgenannte Fahrzeug dem Fahrzeuge, welches bugsirt, aus dem Wege gehen.

§ 34.

Wenn ein Dampfschiff, welches kein anderes Fahrzeug bugsirt, und ein Segelschiff von entgegengesetzter Seite in einem Fahrwasser ankommen, welches so eng ist, dass zwei Fahrzeuge nicht ohne Gefahr eines Zusammenstosses einander passiren können, so soll das Dampfschiff die Fahrt mindern oder stoppen, so dass das Segelschiff Gelegenheit zum Passiren hat. Begegnen sich zwei Dampfschiffe in einem Fahrwasser von obgenannter Beschaffenheit, so soll das zuletzt angekommene die Durchfahrt des anderen abwarten. Im Uebrigen müssen Dampfschiffe, mögen dieselben andere Fahrzeuge bugsiren oder nicht, bei Ankunft in engen Fahrwassern im Dunkeln oder Nebel stets ihre Ankunft vermittelst eines langgezogenen Tones mit der Dampfpfeife zu erkennen geben.

§ 35.

Im Allgemeinen soll jedes Fahrzeug so zeitig, als es geschehen kann, durch seine Manöver zu erkennen geben, wie dasselbe ein entgegenkommendes Fahrzeug zu passiren beabsichtigt.

§ 36.

Was in rechtmässiger Verordnung für Fahrten in Kanälen oder bestimmten Fahrwassern besonders bestimmt ist oder wird, ist unbeschadet der Vorschriften in den §§ 33 und 34 gültig.

Anmerkung:

[Das schwedische fakultative Kurssignalsystem bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall setzt sich aus dem Avertissements-(Warnungs-) und Ausführungs-(Kurs-) signal zusammen. Als Aufmerksamkeitssignal ist ein langer, als Kurssignal sind ein resp. mehrere kurze Pfiffe gewählt. Es sind aber nur für die 4 Kardinal- und

die 4 Interkardinalstriche Signale festgesetzt. Die Tonzahl ist für je 2 Gegenstriche gleich und der Unterschied in die Tonhöhe gelegt. Für N, NO, O, SO dient als Achtungssignal der Diskant, als Kurssignal der Bass; das Umgekehrte gilt für S, SW, W, NW.

So ergiebt der Tonfall folgende Versfüsse:

Trochäus: N und S.
Daktylus: NO und SW.
Erster Päon: O und W.

Eine Kombination aus Trochäus und Tribrachys: SO und NW.

Das Signalmittel ist die Dampfpfeife. Das ganze System gilt nur für Dampfschiffe.

Es ist dies das Nebelsignalsystem des schwedischen Handelsschiffskapitäns Ahlberg.

Zwei Dampfpfeifen, von denen die eine einen schrillenden hohen, die andere einen tiefen Basston hervorbringt, erhalten ihren Dampf aus demselben Dampfrohre.

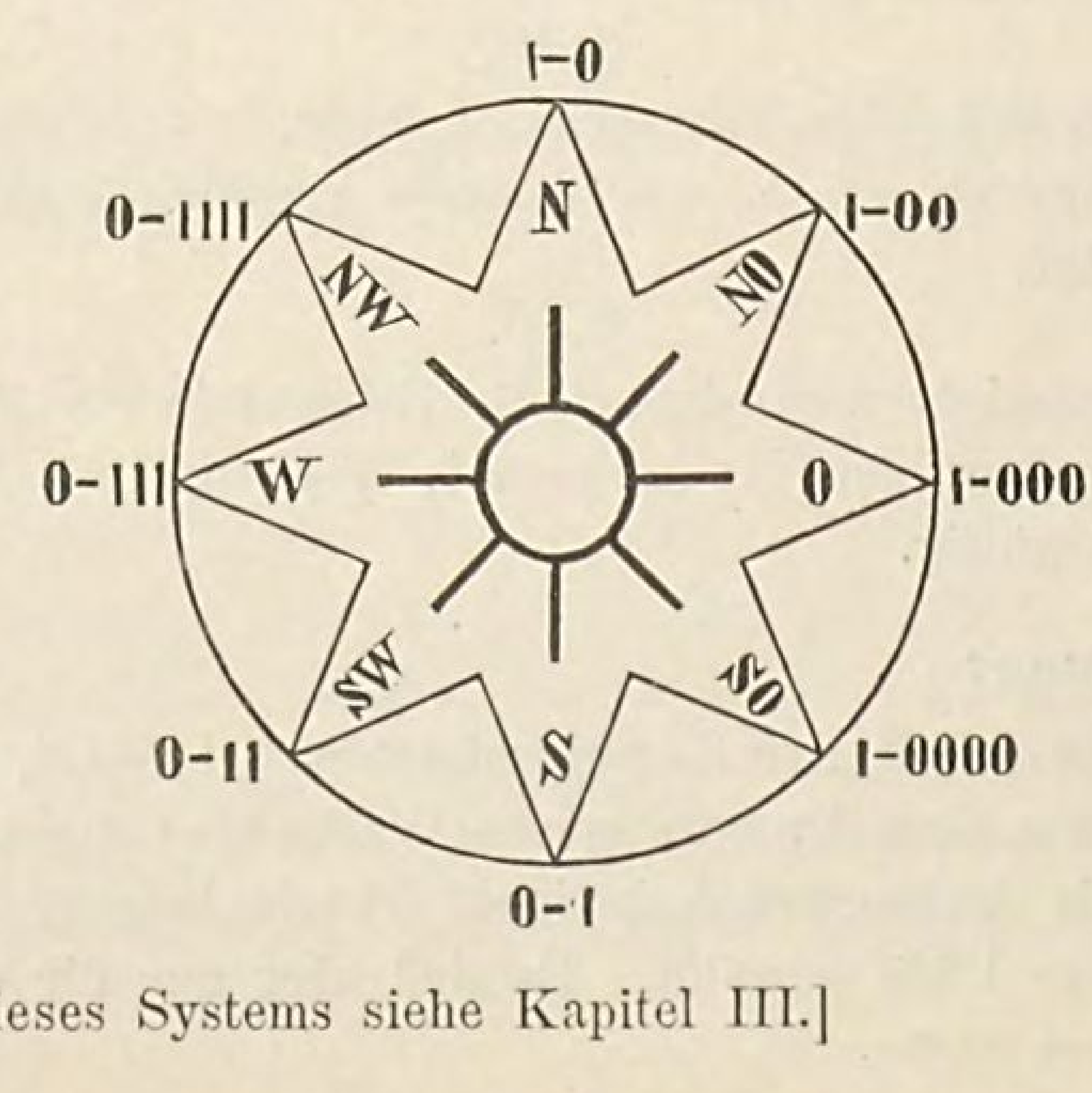
Der Kurs wird durch ein Achtungssignal von 6 bis 7 Sekunden Dauer markirt. Darauf folgt sofort das eigentliche Kurssignal mit 1, 2, 3 oder 4 dicht aufeinander folgenden Stössen von je etwa 2 Sekunden Dauer.

Zur Vermeidung allzu komplizirter Signale beschränkt sich das System auf die 8 Hauptstriche. Fällt der Schiffskurs mit keinem der 8 Hauptstriche zusammen, so wird der dem Kurse zunächst liegende Kompassstrich signalisirt.

Bei N-, NO-, O-, SO-Kurs wird das Achtungssignal mit der schrillen Pfeife, bei S-, SW-, W-, NW-Kurs wird das Achtungssignal mit der Basspfeife gegeben, die Kurssignale jedesmal mit der anderen Pfeife.

I Schrillpfeife.
○ Basspfeife.

	Achtungssignal	Kurssignal		Achtungssignal	Kurssignal.
N	I	○	S	○	I
NO	I	○ ○	SW	○	I I
O	I	○ ○ ○	W	○	I I I
SO	I	○ ○ ○ ○	NW	○	I I I I



Ueber die Mängel dieses Systems siehe Kapitel III.]

g) Russland.

1. Auszug aus dem Handelskodex.
2. St. Petersburger Seekanal und Newsky Fahrwasser.
3. Russische Gesellschaft für Rettung zur See.
4. Lootsen-Reglement.

1. Gesetz vom 15. November 1843.

§ 1.

Kreuzen am Winde mit entgegengesetzten Halsen.

Wenn aber das mit Backbordhalsen segelnde Fahrzeug wegen der Nähe einer Untiefe oder anderer Fahrzeuge nicht unter dem Heck des mit Steuerbordhalsen segelnden passiren kann, so wendet es zeitig (geht über Stag). Und wenn dann diese Fahrzeuge zusammenstossen, so bleibt jedenfalls das mit Backbordhalsen segelnde der schuldige Theil.

§ 2.

Wenn zwei kreuzende Schiffe wegen eines plötzlichen Zufalles, z. B. wegen Nebels, in dunkler Nacht oder wegen des Ufers sich einander so nahe in Bewegung erblicken, dass das mit Backbordhalsen segelnde Schiff keine Möglichkeit mehr findet, unter dem Heck des mit Steuerbordhalsen segelnden Schiffes durch Abhalten zu passiren, so sollen in einem solchen Falle beide über Stag gehen, in demselben Augenblick die Ruderpinnen hart in Lee legen und an den Vorstagsegeln die Schooten abfieren. Und wenn trotz genauer Befolgung dieser Vorsichtsmaassregeln von Seiten beider Fahrzeuge ein Zusammenstoss erfolgt, von welchem aber nicht wohl bedeutende Beschädigung entstehen kann, so wird derselbe weder dem einen noch dem anderen Schiffe zur Schuld gerechnet.

Wenn aber der Wind so stark war, dass es unmöglich war, über Stag zu gehen, so muss das mit Backbordhalsen segelnde Fahrzeug in demselben Augenblick in den Wind schiessen, die Vorstagsegelschooten abfieren und die Ruderpinne hart in Lee legen, um das mit Steuerbordhalsen segelnde Fahrzeug vorbeizulassen.

§ 3.

Segeln mit halbem Wind.

Wenn die Fahrzeuge auf entgegengesetzten Kursen ungefähr 8 Strich vom Winde oder etwas voller segeln und nahe an einander vorbei müssen, so hat man sich in solchem Falle nach denselben Regeln, wie beim (am) Winde, zu richten, d. h. eines lässt das andere an Backbord.

§ 6.

Wenn beim Kreuzen in engem Fahrwasser ein Fahrzeug, indem es sich einer Untiefe nähert, von derselben weg den Kurs verlegt, ein anderes aber dem wendenden Schiffe nachsegelt und mit demselben, während es seine Wendung noch nicht beendet und folglich noch keine Steuerkraft erlangt hat, zusammenzustossen droht, so ist, einerlei mit welchen Halsen beide Fahrzeuge segelten, das nachsegelnde Schiff verpflichtet, Maassregeln zu ergreifen, um zur Vermeidung eines Zusammenstosses zeitig umzuwenden. Und wenn ein Zusammenstoss erfolgt, so ist das nachsegelnde, nicht das wendende, Fahrzeug für schuldig zu erachten.

§ 7.

Wenn während eines Nebels, sehr trüber Luft oder dunkler Nacht, zwei Fahrzeuge, von welchen das eine am Winde, das andere mit raumem Winde segelt, einander in solcher Nähe gewahr werden, dass es bereits unmöglich ist, Maassregeln zur Verhütung eines Zusammenstosses zu ergreifen, und wenn das mit raumem Winde segelnde Schiff gerade vor dem Bug des am Winde liegenden sich befindet: so muss in solchem Falle das mit raumem Winde segelnde Schiff sogleich mit denselben Halsen, wie das am Winde segelnde Schiff, an den Wind gehen, um den Stoss abzuschwächen, und das letztere muss seinerseits bemüht sein, nach Möglichkeit abzufallen (in Lee abzuhalten), um grössere Beschädigungen zu verhüten. Wenn bei einem solchen gegenseitigen Verhältnisse beider Fahrzeuge irgend eine Beschädigung des einen oder andern erfolgt, so ist dieses einem unvermeidlichen Zufalle zuzuschreiben und nicht dem einen oder anderen Fahrzeuge zur Schuld zuzurechnen.

Note (des Gesetzes) zu § 7.

— — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn von irgend einer Seite Ansprüche gemacht werden, so ist bei der Untersuchung ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, welche Beweise die Kommandanten und Schiffer der Fahrzeuge über die Ursachen ihrer plötzlichen Bewegung beibringen. Denn bei beständiger Wachsamkeit und gehörigen Vorsichtsmaassregeln kann es nur selten vorkommen, dass die Fahrzeuge einander nicht schon in hinlänglicher Entfernung wahrnehmen können, um rechtzeitig die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um einander zu vermeiden.

§ 9.

Bei Tage müssen Kauffahrteischiffe sich in jedem Falle in sicherer Entfernung von einem Kriegsschiffe, einem Geschwader oder einer Flotte halten und dürfen durchaus nicht die Linie der Formation kreuzen, in welcher die Flotte oder das Geschwader sich befindet. Jeder Unglücksfall, welcher aus einem Zusammenstosse entstehen kann, steht unbedingt zur Verantwortlichkeit des Kauffahrteischiffes, welches die in diesem Punkte vorgeschriebene Regel nicht befolgt hat.

§ 10.

Zur Nachtzeit, wenn ein Kriegsschiff allein segelt, hat sowohl das Kauffahrtei- als das Kriegsschiff sich nach den allgemeinen Regeln zu richten, welche für das Begegnen der Schiffe festgesetzt sind. Wenn aber Kriegsschiffe ein Geschwader oder eine Flotte bilden (was stets an der grösseren Anzahl von Laternen bemerkbar ist), und sich folglich in Formation befinden, so muss das entgegensegelnde Kauffahrteischiff sich ebenso wie bei Tage in sicherer Entfernung von dem Geschwader oder der Flotte halten. Befolgt ein Kauffahrteischiff diese Regel nicht, so unterliegt es derselben Verantwortung, welche oben in § 9 bestimmt ist.

§ 11.

In Kriegszeiten müssen alle Kauffahrteischiffe ohne Ausnahme, in welchen Fällen es auch sei, den Kriegsschiffen bei Tage wie bei Nacht aus dem Wege gehen.

(Band XI Handelskodex art. 1106 bis 1108.)

2. Beilage zum art. 1098 (Fortsetzung 1881, Band XI Handelskodex).

Alle Fahrzeuge mit einem Tiefgange bis zu 9 Fuss, welche nach St. Petersburg durch das Newsky Fahrwasser gehen, müssen in ihrem Verkehr die Richtschnur der International-Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See befolgen.

Alle Fahrzeuge, wenn sie vor Anker auf dem Newa-Fluss oder im Kanal liegen, müssen Unterscheidungslichter führen, wie es in den internationalen Regeln festgesetzt ist.

Bezüglich des Gebrauchs von Lichtern auf der Ueberfahrt von Kronstadt nach St. Petersburg haben die Seefahrzeuge, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, die International-Regeln zu beobachten. Dasselbe gilt auch für das Befahren der im Weichbilde von St. Petersburg fliessenden Gewässer.

Reglement, welches die Handelsschiffe beim Verkehr im St. Petersburger Seekanal zu beachten haben, festgesetzt vom St. Petersburger Stadthauptmann am 30. Juli 1887.

§ 2.

Der Verkehr der Schiffe im Seekanal ist nur bei Tage gestattet, d. h. von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, und an solchen Sommernächten, an denen gar keine Dunkelheit vorhanden.

§ 3.

Die den Kanal passirenden Schiffe müssen geringe Fahrgeschwindigkeit haben, d. h. höchstens 6 Knoten in dem eingefassten Theile des Kanales und höchstens 8 Knoten in dem übrigen Theile desselben.

§ 4.

Es ist verboten, im Kanale unter Segel zu gehen.

§ 5.

Bei der Begegnung mit anderen Schiffen ist die rechte Seite einzuhalten.

§ 6.

Vorausfahrende Schiffe zu überholen, ist nicht gestattet.

§ 7.

Das Beilegen der Schiffe ist unter gewöhnlichen Umständen nur im Neuen Hafen (Becken) in der vorderen Bucht und auf den von der Flusspolizei zu diesem Zwecke bestimmten Plätzen gestattet.

§ 8.

Falls Nebel eintritt, gehen die Schiffe vor Anker und geben mit Dampfpfeifen und Glocken Signale.

§ 9.

Schiffe, die aus dem Kanal kommend in die Newa einfahren, sowie Schiffe, die aus der Newa in den Kanal einlaufen, haben vor der Einbiegung in die Newa oder vor dem Eingange in den Kanal ihren Gang zu vermindern, ein gedehntes Dampfsignal abzugeben und, im Fall ein Mast vorhanden, eine beliebige Flagge zu hissen, die so lange herab- und hinaufgezogen wird, bis auf der Raa des am genannten Thore errichteten Mastes ein Antwortsignal gegeben wird. Das Auf-

ziehen einer schwarzen Kugel an der erwähnten Raa bedeutet, dass einem Schiffe die Einfahrt in die Newa gestattet ist. Ein schwarzes Querholz bezeichnet die Erlaubniss, in den Kanal einzulaufen. Kugel und Querholz, wenn sie gleichzeitig aufgezogen sind, bedeuten, dass zwei Schiffen die Erlaubniss gegeben ist — und zwar einem im Kanal befindlichen und einem in der Newa befindlichen —, und dass beide Schiffe beim Passiren sich vor einem Zusammenstoss zu hüten haben.

(Abwesenheit von Signalen bezeichnet, dass der Durchgang durch die Newapforte des Kanales verboten ist.)

§ 10.

Chalands, Lastschiffe, Leichter, Barken und andere derartige Fahrzeuge durch den Kanal zu bugsiren, ist, wenn dieselben nicht zum Laden oder Löschen im Kanale bestimmt sind, gänzlich verboten. Dagegen dürfen diejenigen Fahrzeuge dieser Art, die zu dem genannten Zweck im Kanale erforderlich sind, in den Kanal bugsirt werden, jedoch nicht mehr als ein Fahrzeug auf einmal.

§ 11.

Das Bugsiren von Seeschiffen im Kanal ist unter der Bedingung erlaubt, dass jedes Schiff einzeln bugsirt wird.

§ 13.

Handelsschiffe, welche den Kanal passiren, haben, wenn sie Kriegsschiffen begegnen oder von den letzteren überholt werden, Platz zu machen und, falls es nothwendig sein sollte, anzuhalten.

§ 14.

Jede Aufforderung der Flusspolizei, die Fahrt zu unterbrechen und eine Schaluppe an Bord aufzunehmen, ist das fahrende Schiff, sofort zu erfüllen, verpflichtet. Die Aufforderung, anzuhalten, wird durch das Schwingen einer Handflagge ausgedrückt.

§ 15.

Die im Hafen oder der Bucht anhaltenden Schiffe haben an den hierzu bestimmten Tonnen zu halten oder sind am Ufer an den hierzu bestimmten Plätzen zu vertauen.

Das Auslegen von Quertauen jeglicher Art ohne besondere Nothwendigkeit ist verboten.

§ 16.

Die zum Zwecke des Ladens oder Löschens von Gütern an die Schiffe und Dampfer herankommenden Leichter, Chalands, Barken und anderen derartigen Fahrzeuge dürfen zu beiden Seiten des Schiffes hingelegt werden, jedoch nur in einer Reihe auf jeder Seite.

Regeln beim Verkehr der Fahrzeuge im St. Petersburger Seekanal, herausgegeben vom Minister der Wegekommunikation am 17. Dezember 1887. (Die Regeln des St. Petersburger Stadtoberhauptes vom 30. Juli 1887 sind in die obigen Regeln eingeschlossen.)

§ 2.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Unter dem Kiel des Fahrzeuges darf nicht weniger als $1^1/_2$ Fuss Wasser vorhanden sein. (Normaler Wasserstand des Seekanals 22 Fuss.)

§ 5.

Der Verkehr von Fahrzeugen im Seekanal ist nur während heller Zeit, d. h. am Tage, gestattet, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und während solcher Sommernächte, wenn Finsterniss gar nicht eintritt. In Folge dessen werden zu solcher Zeit die Warnungszeichen nicht beleuchtet und die Signale über die Tiefe des Wassers im Kanal nicht ausgestellt. Wenn bald nach dem Einlaufen von Fahrzeugen in den Kanal es finster wird, so haben solche vor Anker zu legen und den Tagesanbruch zu erwarten, um durch den Kanal weiter zu gehen. In besonderen Fällen jedoch, wie Sturm oder Beschädigung der Maschine, welche die rechtzeitige Ueberfahrt hindern kann, ist es den Passagierdampfern, die die Kommunikation zwischen St. Petersburg, Kronstadt, Peterhof und Oranienbaum unterhalten, ausnahmsweise gestattet, sich in dem geschützten Seetheile des Kanals zu bergen und und durch denselben bei Nacht zu fahren, jedoch mit strenger Beobachtung aller übrigen für den Verkehr im Kanal festgesetzten Regeln.

§ 7.

Fahrzeuge, die durch den Kanal fahren, sind verpflichtet, einen Lootsen der St. Petersburger Lootsengesellschaft zu nehmen — — — — — — — — Der Lootse ist für jeden Schaden oder Verlust verantwortlich, welchen das von ihm geleitete Fahrzeug durch seine Schuld oder Unvorsichtigkeit erleidet.

Die Anwesenheit des Lootsen auf dem Fahrzeuge befreit jedoch den Kapitän nicht von seinen Verpflichtungen bezüglich der Führung desselben.

§ 10.

Beim Nebelwetter ist Privatfahrzeugen das Einlaufen in den Seekanal von St. Petersburg aus verboten.

§ 12.

Handelsschiffe, die durch den Kanal gehen, haben bei Begegnung mit Kriegsschiffen, oder wenn sie von letzteren überholt werden, Platz zu machen und, falls nöthig, anzuhalten.

§ 13.

Den Fahrzeugen ist es gestattet, durch den Kanal zu gehen: Dampfschiffen mit Benutzung eigener Triebkraft oder von Dampfern bugsirt, und Segelschiffen, ausschliesslich von Dampfern bugsirt. Hierbei ist das Bugsiren gleichzeitig nur eines Fahrzeuges gestattet, einerlei ob es ein Seefahrzeug oder Chalande, Lastschiff, Leichter oder Barke und diesem ähnliches Fahrzeug ist. Das im Schlepptau befindliche Fahrzeug muss sich hinter dem Bugsirdampfer befinden und nicht Bord an Bord mit demselben.

§ 14.

Die im Kanal vorausgehenden Fahrzeuge zu überholen, ist den Handelschiffen gänzlich verboten.

§ 15.

Bei der Begegnung zweier Fahrzeuge im Kanal und beim Ueberholen eines derselben vom anderen (was nach § 14 nur Kriegsschiffen beim Durchgang durch den Kanal gestattet ist) haben die Fahrzeuge sich nach den internationalen Regeln zur Verhütung einer Kollision der Schiffe auf See zu richten, d. h. bei Begegnungen

von zwei Fahrzeugen haben sie die rechte Seite einzuhalten und bei Ueberholung hat das überholende Fahrzeug das zu überholende an der (d. h. dessen) rechten Seite zu passiren.

§ 16.

Falls im Kanale ein Fahrzeug auf Grund kommt oder untergeht oder sich irgend ein anderes Hinderniss der Schifffahrt in den Weg stellt, und auf solche Weise für den Verkehr der Fahrzeuge sich ein engerer oder zwei Durchgänge bilden, so geht im Falle gleichzeitiger Annäherung zweier Fahrzeuge zu besagtem Punkte, die nach verschiedenen Richtungen gehen, das mit dem Strome (von St. Petersburg nach Kronstadt) gehende ohne Aufenthalt durch den ihm bequemeren Durchgang.

Das stromaufwärts gehende Fahrzeug jedoch hat anzuhalten und nur nach dem Vorübergang des entgegengehenden Fahrzeuges kann es seinen Weg fortsetzen, wenn kein weiteres Hinderniss vorhanden ist, wie z. B. ein neues entgegenkommendes Fahrzeug.

§ 17.

Offene Dampfböte, Ruder- und Segelböte und ähnliche kleine Fahrzeuge haben bei Begegnung mit grossen Fahrzeugen in keinem Falle das Recht, nach eigenem Gutachten Kurs zu nehmen, sondern müssen sich nach dem Kurs dieser letzteren richten, und nur bei Begegnung mit sich gleichartigen, sei es Dampfböten oder Ruder- und Segelböten, richten sie sich nach diesen Regeln auf allgemeiner Grundlage.

§ 18.

Bei Annäherung an Windungen des Newa-Flussbettes sind die Fahrzeuge verpflichtet, Warnungs-Dampfsignale zu geben.

§ 19.

Fahrzeuge, welche durch die Newa-Bucht fahren ausserhalb des Seekanals, haben beim Uebergange des Seekanals zu einem solchen Theile desselben, der nicht vom Damm umgeben ist, einen solchen Kurs zu halten, dass sie den Verkehr der durch den Kanal gehenden Fahrzeuge nicht hindern können, da letztere ihre Richtung nicht ändern können. In Folge dessen fällt die Verantwortung für jede dabei erfolgte Kollision gänzlich auf das über den Kanal hinfahrende Fahrzeug. In solchen Fällen muss natürlich auch das durch den Kanal gehende Fahrzeug alle von ihm abhängenden Maassregeln ergreifen, um eine Kollision zu verhüten.

§ 20.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges (nämlich eines Passagier-Dampfschiffes von unbedeutendem Tiefgange und eines Bugsirdampfers, einerlei ob er bugsirt oder nicht) in dem vom Damm nicht umgebenen Theile des Kanales darf 8 Seemeilen in der Stunde und in dem vom Damm umgebenen Theile 6 Seemeilen in einer Stunde nicht übersteigen. Beim Passiren von Fahrzeugen, die im Kanal vor Anker liegen, oder an den Ufern vertaut sind, haben sie mit ganz langsamem Maschinengang zu fahren, damit die Taue an den befestigten Fahrzeugen nicht reissen.

§ 21.

Bei Nebel ist der Verkehr der Dampfschiffe im Kanal verboten. Ein Fahrzeug, das im Kanal vom Nebel überrascht wird, hat aus der Mitte des Fahrwassers

weg neben den weissen Stangen sich vor Anker zu legen und die durch die internationalen Regeln festgesetzten Nebelsignale zu geben.

§ 22.

Der Aufenthalt von Fahrzeugen zu gewöhnlicher Zeit ist nur in den Häfen des Neuen Ports und an dazu bestimmten Plätzen nach Anweisung der Flusspolizei gestattet. Jedoch ist es verboten, im Kanal ohne besondere Ursachen dazu sich vor Anker zu legen. Falls jedoch in Folge irgend welcher Zufälligkeiten ein Fahrzeug genöthigt ist, im Kanal anzuhalten, so ist es verpflichtet, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang in einer Höhe von mindestens 20 Fuss über dem Schiffsrumpf ein helles weisses Feuer in einer Laterne, welche den ganzen Horizont beleuchtet, zu führen.

§ 23.

Ein Fahrzeug, das im Kanal sich vor Anker zu legen genöthigt ist, befestigt sich vom Hintertheile aus vermittelst eines Wurfankers, um im Stande zu sein, beständig die Richtung dem Kanale entlang beizubehalten.

§ 24.

Wenn der Kanal vermittelst Maschinen gebaggert wird, so ist jedes durch den Kanal gehende Fahrzeug verpflichtet, bei Annäherung an die benannte Maschine den Gang aufzuhalten und durch zwei anhaltende Dampfsignale den Kapitän der Maschine über die Absicht, sie zu passiren, zu benachrichtigen. Nur nachdem von der Maschine durch dreimaligen Dampfpfiff geantwortet worden ist, darf das Fahrzeug seinen Weg fortsetzen.

3. Lichterführung der russischen Gesellschaft für Rettung auf See.

Die Gesellschaft hat 5 Böte, welche in der Baltischen See und beim Eingang in den Finnischen und Rigaer Meerbusen in der Nähe des Neckmannsgrund (Insel Dago) und Wultschur (Insel Oesel) kreuzen.

Bei Nachtzeit, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hat das kreuzende Boot beständig auf dem Top des Mastes erkennbare Lichter, d. h. 2 Laternen, eine über der anderen zu führen, und zwar ist auf der Wultschur-Station die obere Laterne grün und die untere weiss, auf der Neckmannsgrund-Station die obere Laterne roth und die untere weiss.

Ausser den 2 erkennbaren Laternen und der Laterne bei dem Kompass führt das Boot keine Feuer, hat aber eine Handlaterne mit rothen und grünen zuschiebbaren Gläsern, welche nur dann mit dem entsprechenden Glase von dem einen oder anderen Bord anzeigt, in welcher Richtung das Boot fährt, wenn eine Kollision mit einem zu nahe an das Boot gekommenen Fahrzeuge verhütet werden soll.

Während des Nebels bedient man sich auf dem Boote eines Nebelhorns und lässt es während der ganzen Dauer des Nebels einige Male nach jeden 5 Minuten erschallen.

Die Wultschur-Böte sind weiss angestrichen.

Die Neckmannsgrund-Böte sind roth angestrichen.

Die Segel der letzteren sind über eine Bahn mit brauner Farbe angestrichen.

Die Segel beider führen das Zeichen der Gesellschaft ein rothes Kreuz mit blauen Ankern.

4. Russisches Lootsen-Reglement. (Bd. XI Handelscodex art. 908, 1217, 1215, 909, Strafkodex art. 1242.)

1. Für die Kronstädter Lootsen.

§ 5.

Den nach Kronstadt ankommenden sowie den von dort abgehenden Schiffen wird es zur Pflicht gemacht, einen Lootsen zu nehmen, und haben sie das Lootsengeld auch dann zu entrichten, wenn sie sich des Lootsen nicht bedient haben.

§ 9.

Der Lootse ist für jeden Schaden oder Verlust verantwortlich, welcher durch seine Schuld oder Unvorsichtigkeit dem von ihm geleiteten Schiffe zugefügt wird.

§ 11.

Die Anwesenheit des Lootsen entledigt den Schiffer nicht der in Betreff der Schiffsführung ihm obliegenden Pflichten.

§ 12.

Der Schiffer muss mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zum Empfange wie zum Abgange des Lootsen beitragen und das Lootsenboot vor Schaden bewahren.

Wird beim Anlanden oder Abgange des Lootsen das Lootsenboot durch die Schuld des Schiffers beschädigt oder geht es dadurch zu Grunde, so muss der Schiffer den Schaden ersetzen.

2. Für die St. Petersburger Lootsen-Gesellschaft.

§ 19.

Die nach St. Petersburg ankommenden sowie die abgehenden Seefahrzeuge sind verpflichtet, beim Passiren der Fahrwasser in den Mündungen des Newa-Flusses und des Seekanals einen Lootsen zu nehmen, desgleichen auch beim Ein- und Ausgang aus demselben.

§ 22.

Die Anwesenheit des Lootsen entledigt den Schiffer nicht der in Betreff der Schiffsführung ihm obliegenden Pflichten.

§ 23.

Die Lootsen-Gesellschaft haftet durch gegenseitige Bürgschaft für alle Verluste, welche bei der Führung entstanden sind und für welche der Lootse nach der Entscheidung des zuständigen Gerichtes als schuldig erkannt wird.

§ 24.

Im Falle unbedeutender Havereien, welche durch die Schuld des Lootsen während der Zeit der Führung des Fahrzeuges entstanden sind, ist es dem Lootsenkommandeur freigestellt, mit dem Schiffer hinsichtlich der Vergütung für den erlittenen Schaden aus dem Reservekapital der Gesellschaft ein Uebereinkommen zu treffen. Die Entschädigung darf aber auf diesem Grunde 100 Rubel für jede besondere Haverei nicht übersteigen.

§ 27.

Der Schiffer ist verpflichtet, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln dem Lootsen bei seiner Ankunft aufs Fahrzeug sowie bei seinem Abgange vom Fahr-

zeuge behülflich zu sein und auch für die Bewahrung des Lootsenbootes vor Beschädigung zu sorgen.

§ 28.

Wenn das Lootsenboot während der Zeit des Empfanges des Lootsen auf dem Fahrzeuge oder des Abganges des Lootsen vom Fahrzeuge durch die Schuld des Schiffers beschädigt wird oder gar sinkt, so ist letzterer verpflichtet, den dadurch zugefügten Verlust zu ersetzen.

h) Nord-Amerika.

1. Revidirte Statuten.
2. Lootsenregeln
 α) ausgenommen für den Golf von Mexiko,
 β) für die westlichen Flüsse.
3. Nebelsignalordnung.

1. Revidirte Statuten der Vereinigten Staaten nach den Ergänzungen der ersten Session des 74. Kongresses. 1881 bis 1882.

Titel 48.

Handel und Schifffahrt.

Kapitel 5.

Schifffahrt.

sect. 4233.

Regeln zur Verhütung von Kollisionen.

Die folgenden Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf dem Wasser sollen bei der Schifffahrt von Schiffen der Kriegs- und Handelsflotte der Vereinigten Staaten befolgt werden. (Hier folgen die internationalen Regeln.)

sect. 4234.

Die Zolleinnehmer oder andere höhere Zollbeamte sollen die Segelschiffe dazu anhalten, dass sie mit gehörigen Signallichtern versehen sind, und jedes solches Schiff soll bei Annäherung eines Dampfschiffes während der Nacht eine leuchtende Fackel an dem Punkte oder der Hinterseite, welchem oder welcher sich jene Dampfschiffe nähern, zeigen.

Jedes solches Schiff, welches ohne Beobachtung der Bestimmungen dieser und der vorhergehenden Sektion navigirt wird, soll für eine Strafe von 200 Dollars haftbar sein; davon erhält der Angeber die Hälfte; für diese Summe haftet das solchergestalt navigirte Schiff; und es kann in jedem Bezirksgerichte der Vereinigten Staaten, welches Jurisdiktion über die Uebertretung besitzt, das Schiff mit Beschlag belegt und gegen dasselbe im Wege der Klage vorgegangen werden.

Zusatzregeln der Aufsichtsbehörde der Dampfschiffsbesichtiger.
(Board of Supervising Inspectors of steam-vessels.)

Die Lichter für Fährboote mit Rudern an beiden Enden sollen derartig sein, wie sie nach Ansicht des die Aufsicht führenden Besichtigers desjenigen Distriktes, in welchem die Boote laufen, für den Charakter der Schifffahrt und die Verhütung von Unfällen durch Kollisionen oder sonstwie am Besten geeignet sind.

An Stelle des in sect. 4234 erwähnten Fackellichtes darf eine Kugellaterne verwendet werden, wenn der Gebrauch der Fackel die Sicherheit von Schiff oder Ladung nach Wahrscheinlichkeit gefährden würde.

Die Aufsichtsbehörde der Dampfschiffsbesichtiger empfiehlt, dass im Nebel bei Tage wie bei Nacht Segelschiffe und jedes mit Segeln getriebene Leichterfahrzeug auf dem Ozean, den Seen und Flüssen, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, in Zwischenräumen von nicht mehr als 2 Minuten mit dem Nebelhorn einen Ton blasen soll;

wenn es mit Backbordhalsen segelt: 2 Töne;

wenn es vor dem Winde oder mit raumem Winde segelt: 3 Töne;

und dass diese Schiffe, wenn sie beigedreht oder vor Anker liegen, die Glocke in denselben Pausen läuten sollen.

Die Auswahl eines gesetzlich erforderten zur Abgabe von Nebelsignalen verwendeten Instrumentes muss in allen Fällen dem Schiffer oder Rheder des Schiffes überlassen bleiben, und es ist nur nöthig, dass das Schatzamt (Treasury Department) insoweit diese Auswahl regulirt, als es für den Zweck nicht hinreichend starke Instrumente ausschliesst.

Jedes Instrument oder jede Erfindung zu diesem Zwecke, welche einen dem Ton einer Dampfpfeife gleichwerthigen Ton hervorbringen, sollen im Sinne (für den Zweck) des Gesetzes als genügend angesehen werden.

Gesetz vom 19. Juni 1886.

sect. 16.

Die 12. Regel der sect. 4233 der Revidirten Statuten ist dahin auszulegen (zu verstehen), dass Ruderboote und Skiffs (Kähne) auf dem St. Lorenz-Strome keine Lichter zu führen brauchen.

Titel 52.

Vorschriften für Dampfschiffe.

Kapitel 1.

Beaufsichtigung.

§ 4412.

Das Amt der Ueberwachungs-Inspektoren soll von allen Dampfschiffen beim Begegnen unter sich zu beobachtende Regeln aufstellen, wie sie von Zeit zu Zeit sicherheitshalber nothwendig erscheinen.

Zwei gedruckte von ihnen unterzeichnete Kopien dieser Regeln sollen jedem Dampfschiffe geliefert werden und jederzeit an einem in die Augen fallenden Ort auf diesen Schiffen aufbewahrt werden.

§ 4413.

Jeder Lootse, Maschinist, Steuermann oder Schiffer eines Dampfschiffes, welcher die Beobachtung der in Gemässheit der vorhergehenden Sektion vorgeschriebenen Regeln vernachlässigt oder vorsätzlich unterlässt, soll für eine Strafe von 50 Dollars und für alle von einem Reisenden in seiner Person oder an seinem Gepäcke in Folge dieser Nachlässigkeit oder Widersetzlichkeit erlittenen Schäden haften.

Kapitel 2.

Beförderung von Reisenden und Waaren.

§ 4487.

Wenn auf lediglich Flussfahrt treibenden Schiffen der Lootse oder Wachhabende wegen Dunkelheit, Nebel oder aus anderem Grunde der Meinung ist, dass die Schifffahrt gefährlich ist, oder der erste Maschinist wegen eines Unfalles oder Unordnung (Störung) an der Schiffsmaschine der Meinung ist, dass die Fortsetzung der Fahrt des Schiffes gefährlich ist, so soll das Schiff zu Anker gebracht oder vertäut werden, sobald es klüglicher Weise geschehen kann; falls jedoch der Kommandirende, nachdem er dergestalt von einem jener Offiziere gewarnt ist, sich für die Fortsetzung der Reise entschliesst, so mag er das thun; doch sollen in diesem Falle sowohl er als auch die Rheder des Dampfschiffes für alle Schäden, welche der Person irgend eines Reisenden oder dessen Gepäck in Folge dieser Ursachen bei Fortsetzung der Reise zustossen, haften und kein Grad von Sorgfalt oder Aufmerksamkeit soll in solchem Falle für den Kommandirenden oder die Rheder als Rechtfertigung oder Entschuldigung dienen.

§ 4488.

Jedes den Ozean oder einen See, Bai oder Sund der Vereinigten Staaten befahrende Dampfschiff soll mit einer solchen Zahl von Rettungsbooten, Flössen, Schwimmhölzern, Rettungsgürteln und Schleppern (Blöcken) ausgerüstet sein, dass für die Sicherheit aller an Bord des Schiffes befindlichen Personen im Unglücksfalle aufs Beste gesorgt ist.

Und jedes Reisende führende Seeschiff und jedes solches einen der nördlichen oder nordwestlichen Seen befahrende Schiff soll die vom Gesetze anbefohlenen mit zum Ausschwingen und Zuwasserlassen der Boote geeigneten Apparaten versehenen Rettungsboote haben, und zwar mit derartig eingerichteten Apparaten, dass diese Boote mit Sicherheit ausgesetzt werden können, sowohl während das Schiff in Fahrt ist als auch sonst, und derartig, dass dieser Bootlösungsapparat von einer Person gehandhabt werden kann, indem dieselbe gleichzeitig beide Enden des Bootes von den Takeln, an welchen es zu Wasser gelassen wird, frei macht. Und die Aufsichtsbehörde der Besichtiger soll durch ihre Regeln und Vorschriften die Art der auf solchem Schiffe zur Anwendung zu bringenden Rettungsboote, Flösse, Schwimmhölzer, Rettungsgürtel und Schlepper (Blöcke), und ferner die Art und den Umfang (Leistungsfähigkeit) der Pumpen oder sonstigen Einrichtungen behufs Entleerung des Dampfschiffes von Wasser im Falle eines schweren Leckes festsetzen und bestimmen, indem die Kraft der Pumpen oder Einrichtungen der Schifffahrt, in welcher das Dampfschiff verwendet wird, angepasst sein soll.

§ 4489.

Der Rheder eines solchen Dampfschiffes, welcher die Ausrüstung mit solchen Rettungsbooten, Flössen, Schwimmhölzern, Rettungsgürteln, Schleppblöcken, Pumpen oder Einrichtungen, wie sie nach Maassgabe der Bestimmungen des vorhergehenden Paragraphen von der Aufsichtsbehörde der Besichtiger angeordnet und vom Schatzamtssekretär genehmigt sind, unterlässt oder verweigert, soll mit 1000 Dollars gebrücht werden.

§ 4500.

Die Strafe für die Verletzung einer Vorschrift dieses Titels, welche nicht anderweitig besonders vorgesehen ist, soll eine Busse von 500 Dollars betragen, wovon die Hälfte zum Besten des Denunzianten eingetrieben werden soll.

Allgemeine von der Aufsichtsbehörde der Schiffsbesichtiger von Dampfschiffen vorgeschriebene Regeln und Vorschriften vom Januar 1875, durchgesehen und ergänzt im Januar 1877, 1878, 1879, Januar und Mai 1880 und Januar 1881, 1882 und 1883. Genehmigt 10. März 1883.

Regel 55.

Wenn ein Dampfschiff von einem mit dem Verluste von Menschenleben oder mit Sachbeschädigung verbundenen Unfalle betroffen ist, so soll es die Pflicht des patentirten Offiziers eines solchen Dampfschiffes sein, diesen Unfall ohne Verzug der nächsten Ortsbehörde zu melden.

Dies kann jedoch, wenn die Meldung in Person wegen der Entfernung unthunlich erscheint, auch schriftlich geschehen, und der Bericht soll vor einer hierzu ermächtigten Behörde beschworen werden.

2. Lootsenregeln für die Seen und die Meeresküste.

a) Regeln und Vorschriften für die Lootsen, welche die Meere, Golfe, Seen, Buchten, Meerengen oder Flüsse mit Ausnahme der in den Golf von Mexiko sich ergiessenden Ströme und deren Nebenflüsse befahren. Neu durchgesehen und angenommen von der Aufsichtsbehörde der Schiffsbesichtiger am 10. Juni 1871, kraft der am 28. Februar 1871 genehmigten Kongressakte, betreffend die Fürsorge für die Sicherheit des Lebens an Bord der ganz oder theilweise durch Dampf bewegten Schiffe und für andere Zwecke, in Kraft seit 1. Januar 1872 (ergänzt im Januar 1875, 1881 und 1882).

Regel I.

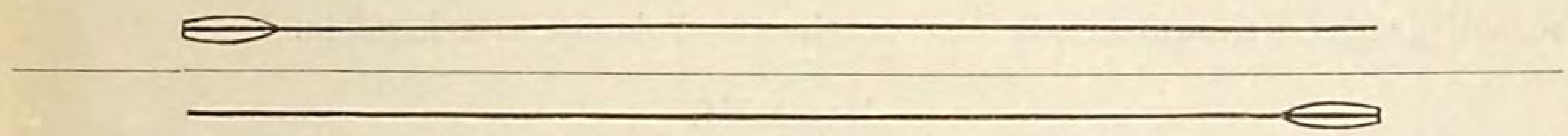
Wenn Dampfschiffe sich einander „Steven auf Steven“ oder beinahe so nähern, so ist es die Pflicht jedes Dampfschiffes, nach rechts hin oder an der Backbordseite des anderen Schiffes vorbeizugehen.

Und der Lootse jedes Dampfers darf zunächst seinen Kurs beibehalten und soll darauf als Zeichen seines Vorhabens einen kurzen Pfiff mit seiner Dampfpfeife abgeben, welchen der Lootse des anderen Dampfschiffes unverzüglich mit einem ähnlichen Pfiffe seiner Dampfpfeife beantworten soll, und darauf sollen diese Dampfschiffe einander nach rechts oder an der Backbordseite vorbeifahren.

Falls jedoch der Kurs dieser Dampfschiffe so weit seitwärts von einander ist, dass sie von den Lootsen nicht als „Steven auf Steven“ oder beinahe so sich begegnend angesehen werden, so soll derjenige Lootse, welcher sich zuerst entschliesst, sofort zwei kurze und deutliche Pfiffe mit seiner Dampfpfeife abgeben, welche der Lootse des anderen Dampfschiffes sogleich mit zwei ähnlichen Pfiffen seiner Dampfpfeife beantworten soll, und sie sollen einander nach links oder an der Steuerbordseite vorbeifahren.

Anmerkung:

Die gemeinte Position ist die folgende:



Hier sieht jedes Schiff nur das grüne Licht des anderen. Der Fall, dass beide Schiffe sich das rothe Licht allein zeigen, ist nicht besonders hervorgehoben, weil sie einander dann schon an Backbord passiren, also bereits in der Stellung zu einander sich befinden, welche die in gerader oder beinahe gerader entgegengesetzter Richtung sich begegnenden Schiffe durch die Kursänderung nach Steuerbord erst herstellen sollen.

Regel II.

Wenn Dampfschiffe sich einander in schräger Richtung nähern, so sollen sie nach rechts von einander vorbeifahren, als wenn sie sich „Steven auf Steven" oder beinahe so begegneten, und die Dampfpfeifensignale sollen pünktlich gegeben und beantwortet werden, wie in dem angeführten Falle.

Regel III.

Falls bei Annäherung von Dampfschiffen an einander der Lootse des einen Schiffes den Kurs oder das Vorhaben des anderen zu erkennen ermangelt, sei es, dass die Signale irrthümlich gegeben oder beantwortet sind oder aus sonstigen Gründen, so soll der dergestallt in Zweifel befindliche Lootse unverzüglich diesen Zweifel kund thun, indem er mehrere kurze und schnell auf einander folgende Töne mit der Dampfpfeife abgiebt. Und wenn die Schiffe sich einander bis auf $1/_2$ Meile genähert haben, so sollen sofort beide auf eine eben noch zur Steuerfähigkeit genügende Fahrgeschwindigkeit in ihrem Laufe gehemmt werden, bis die geeigneten Signale gegeben, beantwortet und verstanden sind oder bis die Schiffe einander vorbeigefahren sind.

Regel IV.

Wenn Dampfschiffe in Nebel oder dickem Wetter fahren, so ist es die Pflicht des Lootsen, einen langen in Zwischenräumen von höchstens **einer** Minute geblasenen Ton der Dampfpfeife ertönen zu lassen.

Wenn Dampfschiffe in dem Fahrwasser anderer Schiffe in Nebel oder dickem Wetter treiben oder vor Anker liegen, so sollen sie in Zwischenräumen von zwei Minuten die Glocke läuten.

Regel V.

Wenn ein Dampfschiff sich einer kurzen Biegung oder Krümmung im Fahrwasser nähert, wo ein von der entgegengesetzten Richtung herankommendes Dampfschiff wegen der Höhe der Ufer oder aus einem anderen Grunde auf eine Entfernung von $1/_2$ Meile nicht gesehen werden kann, so soll der Lootse dieses Dampfschiffes, wenn es bis auf $1/_2$ Meile an diese Krümmung oder Biegung herangekommen ist, mit einem langen Tone der Dampfpfeife ein Signal geben, welches mit einem ähnlichen von dem Lootsen des sich nähernden Dampfschiffes, welches innerhalb Hörweite sich befindet, abgegebenen Pfiffe beantwortet werden soll.

Falls dieses Signal von einem Dampfer auf der entfernteren Seite dieser

Biegung beantwortet wird, dann sollen die für Begegnen und Vorbeifahren gebräuchlichen Signale unverzüglich gegeben und beantwortet werden.

Wenn jedoch das erste Warnungssignal des Lootsen nicht beantwortet wird, so soll er das Fahrwasser als klar ansehen und demgemäss handeln.

Regel VI.

Die mit der Dampfpfeife geblasenen Signale sollen von den Lootsen in Gemässheit dieser Regeln nicht nur, wenn die Schiffe sich „Steven auf Steven" oder beinahe so begegnen, sondern allemal, wenn sie in einer Entfernung von $1/2$ Meile von einander vorbeifahren oder sich begegnen, mögen sie sich an Steuerbord oder an Backbord passiren, gegeben und beantwortet werden.

Regel VII.

Wenn 2 Dampfschiffe der unter dem Namen Höllenthor (Hell Gate) bekannten schmalen Stelle des East River bei New-York **Seite an Seite** oder beinahe so in derselben Richtung fahrend sich nähern, so soll das auf der rechten oder Steuerbordseite des anderen befindliche Dampfschiff bei der Annäherung von Westen das Strassenrecht haben, sobald sie querab in die Höhe des Nordendes von Blackwell's Insel gelangt sind, und das Dampfschiff auf der linken oder Backbordseite soll aus dem Wege gehen und zurückbleiben.

Im gleichen Falle soll, wenn 2 Dampfschiffe von Osten sich nähern und querab von Negro Point sind, das Dampfschiff zur rechten Hand oder an Steuerbordseite des anderen das Strassenrecht haben und seinen Kurs ohne Unterbrechung fortsetzen, und das Dampfschiff an der Backbordseite des anderen soll sich in sicherer Entfernung hinter demselben (und zwar nicht weniger als 3 Schiffslängen) halten, bis beide Dampfschiffe das schwierige Fahrwasser passirt haben.

Regel VIII.

Wenn Dampfschiffe in derselben Richtung fahren und der Lootse des **hinten** befindlichen Dampfschiffes zur rechten Hand oder an der Steuerbordseite des vorausbefindlichen Dampfschiffes vorbeizufahren wünscht, so soll er einen kurzen Ton mit der Dampfpfeife als Zeichen dieses Wunsches und Vorhabens abgeben und seine Ruderpinne an Backbord legen.

Und der Lootse des vorausbefindlichen Dampfschiffes soll mit demselben Signal antworten oder, wenn er es vorzieht, seinen Kurs zu halten, zwei kurze und deutliche Töne mit der Dampfpfeife abgeben, und das Schiff, welches vorbeizufahren wünscht, muss hiernach seine Bewegungen einrichten.

Das vorausbefindliche Schiff soll aber in keinem Falle versuchen, den Bug des hinteren zu kreuzen oder in den Kurs desselben sich zu drängen.

Regel IX.

Alle doppelköpfigen*) Fährboote auf Seen und an der Meeresküste sollen eine Mittelreihe klarer, heller, weisser Lichter führen, welche über den ganzen Horizont scheinen und vorne und hinten in gleicher Höhe angebracht sind, und ferner solche

*) d. h. solche, welche vorne und hinten gleich gebaut sind und, falls sie Schraubendampfer sind, vorne und hinten eine Schraube haben, so dass dasselbe Schiffsende je nach dem Kurse bald Vorder- bald Hinterschiff ist.

Seitenlichter führen, wie sie in § 4233 der revidirten Statuten, Regel 3 Absatz B und C*) beschrieben sind.

Die Ortsbesichtiger in den Bezirken, in welchen Fährschiffe sich befinden, sollen, wenn die Sicherheit der Schifffahrt es erheischt, für jede solche Schiffslinie ein bestimmtes weisses oder farbiges Licht anordnen, welches über den ganzen Horizont leuchten muss, um solche Schiffslinien zu bezeichnen und von einander zu unterscheiden. Dieses Licht soll an einem Flaggenstock mittschiffs 15 Fuss über der weissen Lichterreihe angebracht sein.

Die die Jurisdiktion zwischen den Lootsenregeln auf den westlichen Flüssen und Seen und denjenigen an der Meeresküste von New-Orleans theilende Linie soll die untere Grenze der Stadt sein.

β) Lootsenregeln für die westlichen Flüsse.

Regeln und Vorschriften für die Lootsen, welche die die in den Golf von Mexiko fliessenden Ströme und deren Nebenflüsse befahrenden Dampfschiffe lootsen. Neu durchgesehen und angenommen von der Aufsichtsbehörde für Schiffsbesichtiger am 12. Juni 1871 kraft der am 28. Februar 1871 genehmigten Kongressakte, betreffend die Fürsorge für die Sicherheit des Lebens an Bord der ganz oder theilweise durch Dampf bewegten Schiffe und für andere Zwecke, in Kraft seit dem 1. Januar 1872. Ergänzt im Januar 1875, Februar 1880 und 1883, in Kraft seit dem 3. September 1883.

Regel I.

Wenn Dampfschiffe sich einander von entgegengesetzten Richtungen nähern, so sollen die Signale für das Vorbeifahren sein:

Ein Ton mit der Dampfpfeife, um nach rechts, und zwei Töne mit der Dampfpfeife, um nach links vorbeizufahren.

Der Lootse des stromauffahrenden Dampfschiffes soll zunächst die Seite, auf welcher er vorbeizufahren wünscht, anzeigen.

Wenn aber der Lootse des stromabfahrenden Dampfschiffes es für gefährlich hält, die von dem Lootsen des stromauffahrenden Dampfschiffes angezeigte Seite zu halten, so soll er sogleich mit seiner Dampfpfeife die Seite auf welcher er vorbeizufahren wünscht, kund thun und der Lootse des stromauffahrenden Schiffes soll sich darnach richten, indem das stromabfahrende Schiff als im Besitze des Strassenrechtes befindlich angesehen wird.

Jedoch sollen die Lootsen auf Dampfschiffen in keinem Falle einander früher vorbeizufahren versuchen, als bis eine völlige Verständigung über die Seite, an welcher jedes Dampfschiff sich halten soll, stattgefunden hat.

Die Signale für das Vorbeifahren müssen gegeben, beantwortet und verstanden sein, bevor die Dampfschiffe auf eine Entfernung von 800 Ellen (à 3 Fuss) an einander herangekommen sind.

*) Gleichlautend mit art. 3 sub b und c und d der deutschen Verordnung.

Regel II.

Wenn aus irgend einem Grunde die Signale für das Vorbeifahren nicht zur rechten Zeit, wie in Regel I vorgeschrieben ist, gegeben sind, oder, falls sie gegeben sind, aus irgend einem Grunde nicht pünktlich verstanden sind und jedes der beiden Boote hierdurch gefährdet wird, so darf der Lootse jedes der beiden Dampfer seinerseits zuerst das Warnungs- oder Gefahrssignal ertönen lassen, welches in drei oder mehr kurzen Tönen der Dampfpfeife in rascher Aufeinanderfolge bestehen soll. Sobald das Gefahrssignal gegeben ist, müssen die Maschinen beider Dampfschiffe gestoppt und so lange rückwärts gestellt und in Gang gesetzt werden, bis ihre Vorausfahrt vollständig gehemmt ist; die Maschinen jedes der beiden Dampfer dürfen nicht früher auf Vorwärtsfahrt umgestellt und in Gang gesetzt werden, als bis die Dampfschiffe sicher an einander vorbeifahren können.

Regel III.

Wenn 2 Boote im Begriffe stehen, in ein enges Fahrwasser gleichzeitig einzulaufen, so soll das stromauffahrende Dampfboot unterhalb solcher Fahrenge so lange gestoppt bleiben, bis das stromabfahrende Boot hindurch gefahren ist.

Sollten sich jedoch 2 Boote unvermeidlicher Weise in einem solchen engen Fahrwasser begegnen, dann soll es die Pflicht des stromauffahrenden Bootes sein, die geeigneten Signale zu geben, und wenn diese beantwortet sind, dann soll das stromauffahrende Boot so nahe als möglich an diejenige Seite der Fahrenge sich legen, welche durch den Austausch der Signale bestimmt ist, wie Regel I dies vorschreibt, und entweder die Maschinen stoppen oder nur so weit im Gang halten, dass das Boot Steuerfähigkeit behält; und der Lootse des stromabgehenden Bootes soll es veranlassen, dass sein Boot so lange langsam arbeitet, bis er dem stromauffahrenden Boote vorbeigefahren ist.

Regel IV.

Wenn ein Dampfschiff stromauf fährt und dicht an einer Sandbank oder einem Ufer entlang läuft, so darf der Lootse in keinem Falle versuchen, quer über den Fluss zu gehen, sobald ein stromabgehendes Boot so nahe ist, dass daraus möglicher Weise ein Zusammenstoss entstehen könnte.

Regel V.

Wenn ein stromauf- oder stromabfahrendes Dampfschiff sich einer scharfen Krümmung oder Punkte (Landspitze) nähert, wo ein in entgegengesetzter Richtung sich näherndes Dampfschiff aus irgend einem Grunde auf eine Entfernung von 600 Ellen (à 3 Fuss) nicht gesehen werden kann, so soll der Lootse eines solchen Dampfschiffes, sobald er bis auf 600 Ellen an diese Biegung oder Landspitze herangekommen ist, mit einem langen Tone seiner Dampfpfeife ein Signal als Nachricht für ein sich etwa näherndes Dampfschiff abgeben.

Und befindet sich ein herankommendes Dampfschiff innerhalb der Hörweite dieses Signals, so soll es die Pflicht des Lootsen desselben sein, dieses Signal mit einem langen Tone seiner Dampfpfeife zu beantworten, wofern beide Boote mit der gehörigen Vorsicht, wie in den vorhergehenden Regeln geboten ist, navigirt werden.

Regel VI.

Wenn ein Dampfschiff in Nebel oder dickem Wetter fährt, so ist es die Pflicht des Lootsen, seine Dampfpfeife in Zwischenräumen von höchstens einer Minute ertönen zu lassen.

Regel VII.

Wenn Dampfschiffe in derselben Richtung fahren und der Lootse des hinteren Bootes an einer der Seiten des vorderen Bootes vorbeizufahren wünscht, so soll er das Signal laut Regel I geben;

und der Lootse des vorderen Bootes soll mit demselben Signal antworten oder, wenn er seinen Kurs zu halten vorzieht, die erforderlichen Signale geben,

und das Boot, welches vorbeizufahren wünscht, muss sich hiernach richten.

Jedoch darf das vorausbefindliche Boot in keinem Falle versuchen, den Bug des hinten befindlichen zu kreuzen oder in den Kurs desselben sich zu drängen.

Regel VIII.

Wenn Boote sich aus ihren Docks oder von ihrem Ankerplatze aus fortbewegen und andere Boote aus einer ihnen zugewandten Richtung vorbeizufahren genöthigt sind, so sollen sie dasselbe Signal geben wie im Falle der an einer Biegung sich entgegen kommenden Boote.

Jedoch sollen sie, unverzüglich nachdem sie von ihrem Ankerplatze derart frei sind, dass sie vollständig in Sicht sind, nach Regel I sich richten.

Regel IX.

Alle im Schlepptau von Dampfern befindlichen Leichterschiffe sollen ihre Signallichter laut Anforderung des Gesetzes zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang in passender Weise am Steuerbordbug des Steuerbordleichters und am Backbordbug des Backbordleichters angebracht haben.

Diese Lichter müssen mindestens 10 Fuss über der Wasserfläche sich befinden.

Regel X.

Die Signallichter für Dampfschiffe in Fahrt, welche von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden müssen, sind vom Gesetze, wie folgt, bestimmt:

a) für Seedampfschiffe und segelführende Dampfschiffe ein weisses Licht am Top des Fockmastes, welches das Licht über 10 Kompassstriche an jeder Seite des Schiffes, nämlich von recht voraus bis 2 Strich hinter den Deckbalken (hinterlicher als querab) werfen und mindestens 5 Seemeilen weit sichtbar sein muss; an der Steuerbordseite ein grünes Licht und an der Backbordseite ein rothes Licht, welche jede das Licht über 10 Kompassstriche an ihren betreffenden Seiten, nämlich von recht voraus bis zu 2 Strich achterlicher als dwars werfen und mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sein müssen. Diese farbigen Lichter müssen binnenbords mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 3 Fuss vor dem Lichte voraus-ragen, um zu verhüten, dass dasselbe quer über den Bug gesehen wird;

b) für Dampfschiffe, welche die in den Golf von Mexiko und den Red River des Nordens fliessenden Gewässer befahren, ein rothes Licht an der Aussenseite der Backborddampfpfeife und ein grünes Licht an der Aussenseite

der Steuerborddampfpfeife. Diese Lichter sollen sowohl vorwärts als querab an ihren betreffenden Seiten scheinen;

c) für Küstendampfschiffe und diejenigen, welche Baien, Seen oder andere Binnengewässer befahren und nicht zu den Fährbooten und den anderen oberwähnten Schiffen gehören, die rothen und die grünen Seitenlichter, wie sie für Seedampfer vorgeschrieben sind, und eine Mittelreihe von 2 weissen Lichtern, von denen das Hinter- (Heck-) Licht an einer Erhöhung von mindestens 15 Fuss über dem Licht am Vorderende des Schiffes (Top- oder Buglicht) geführt wird; das Vorderlicht soll über 20 Kompassstriche leuchten, nämlich von recht voraus bis 2 Strich hinter den Segelbalken an jeder Seite des Schiffes, und das Hinterlicht soll über den ganzen Horizont scheinen;

d) für Dampfschiffe, welche andere Schiffe schleppen, sollen die farbigen Lichter dieselben sein, wie sie für Seedampfschiffe vorgeschrieben sind; und 2 weisse Toplichter sollen senkrecht über einander geführt werden, um diese Dampfer von anderen Dampfschiffen zu unterscheiden, derart, dass die weissen Lichter über 20 Kompassstriche, nämlich von recht voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars an jeder Seite des Schiffes, leuchten.

Weisse Lichter sollen ferner an den äussersten Seiten des Schiffes im Schlepptau zu jeder Hand angebracht werden, und desgleichen an dem äussersten Hintertheile desselben.

Regel XI.

Ein helles weisses Lisht soll nicht höher als 20 Fuss über dem Rumpf von allen vor Anker liegenden Dampfschiffen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang in einer kugelförmigen Laterne von 8 Zoll Durchmesser, welche derart angebracht ist, dass sie ein gutes Licht über den ganzen Horizont wirft, gezeigt werden.

Regel XII.

Fährdampfboote mit Schornsteinen sollen in allen Fällen dieselben Signallichter wie Passagierdampfer führen.

Regel XIII.

Alle anderen Dampfschiffe, mögen sie Fährschiffe sein oder nicht, welche nur einen Schornstein haben, sollen an jeder Seite sicher befestigte Stützhölzer (Träger), derart, dass sie die rothen und grünen Lichter, und zwar dieselben wie die Passagierdampfer, führen können, haben.

Regel XIV.

Die die Jurisdiktion zwischen den Lootsenregeln auf den westlichen Flüssen und Seen und denjenigen an der Meeresküste bei New-Orleans scheidende Linie soll die untere Grenze der Stadt sein.

3. Regeln, welche die Beobachtung gewisser Nebelsignale für Dampfschiffe, Segelschiffe und andere kleinere Schiffe anbefehlen.

Jedes Dampfschiff in Fahrt soll von der Dampfpfeife Gebrauch machen.

Segelschiffe und andere durch Segelkraft bewegte kleinere Fahrzeuge sollen ein Nebelhorn gebrauchen.

Wenn Nebel herrscht, es möge bei Tag oder bei Nacht sein, so sollen die unten beschriebenen Nebelsignale gegeben werden:

Segelschiffe und jedes kleinere Segelfahrzeug sollen auf dem Ozean, den Seen und Flüssen, wenn sie mit Steuerbordhalsen segeln, einen Ton mit ihrem Nebelhorn geben;

wenn sie mit Backbordhalsen segeln, so sollen sie zwei Töne mit ihrem Nebelhorn geben;

wenn sie mit raumem Winde segeln oder raumschoots fahren, so sollen sie drei Töne mit ihrem Nebelhorn geben;

wenn sie beigedreht oder vor Anker liegen, so sollen sie die Glocke läuten.

In jedem Falle sollen die obigen Signale in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten gegeben werden.

Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind und in engem Fahrwasser oder in der Handelsstrasse verankert oder vertäut liegen, sollen das Glockensignal in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten geben.

Und alle Dampfschiffe, welche in Nebel oder dickem Wetter fahren, sollen nach den für die Lootsen gegebenen Regeln ihre Dampfpfeife in Zwischenräumen von nicht mehr als **einer** Minute ertönen lassen.

Segelschiffe sollen jederzeit bei der Annäherung eines Dampfschiffes zur Nachtzeit ein Fackellicht an dem Punkte oder der Hinterschiffsseite, welchem oder welcher das Dampfschiff sich nähert, zeigen.

Und auf jedem kleineren nicht im Schlepptau eines Dampfschiffes befindlichen Flussfahrzeuge, wie Flössen, Plattbooten, Holzbooten und anderen ähnlichen Fahrzeugen, soll ein Nebelhorn in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten geblasen werden.

Zu allen Zeiten soll es die Pflicht des Dampfschiffes sein, dem Segelschiff oder sonstigen kleineren Segelfahrzeuge jede günstige Gelegenheit zu bieten und sich ihnen aus dem Wege zu halten.

i) Mexiko.

Reglement für die Signale im Nebelwetter für die Vereinigten Staaten von Mexiko vom 20. September 1879, mit Gesetzeskraft vom 20. November 1879.

Durch diese Präsidialverfügung wird in Mexiko das nachfolgende Nebelsignalsystem eingeführt:

(Siehe die Tabelle auf der folgenden Seite.)

Die Dampfschiffe sollen ihre Signale jede Minute, und die Segelschiffe die ihrigen alle 5 Minuten wiederholen.

Ist die Nähe eines anderen Schiffes durch das eine oder andere dieser Signale festgestellt, so soll jedes Schiff je nach dem angelegenen Kurse sich auf einen Strich der ersten Kolummen legen und darf keinen der Striche anliegen, welche die Kolummen der „verbotenen Striche“ anzeigt, es sei denn und so lange bis es sich vergewissert hat, dass es die Gefahr der Kollision passirt hat.

Wenn die Schiffe sich sehen, so befolgen sie das sogenannte Strassenrecht.

Nebelsignale des amerikanischen Commodore Beaumont zur Bezeichnung der Schiffskurse.

○ bezeichnet einen Pfiff mit der Dampfpfeife oder einen Stoss in das Nebelhorn.
+ bezeichnet ein Intervall von 1/2 Sekunde zwischen Ton und Ton.
– bezeichnet ein Intervall von 4 Sekunden mindestens.
Ich habe backgebrasst oder liege stille: ○–○+○+○–○
Ich schleppe oder ich werde geschleppt: ○+○–○+○+○–○+○

Strich	Verbotene Striche	Signal
Nord	von Nord bis West und von Nord bis Ost	○
Nord-Nord-Ost	„ Nord bis Ost und von Nord-Ost bis Nord	○–○+○
Nord-Ost	„ Nord-Ost bis Nord und von Nord-Ost bis Ost	○–○+○+○
Ost-Nord-Ost	„ Nord-Ost bis Ost und von Ost bis Nord	○–○+○+○+○
Ost	von Ost bis Nord und von Ost bis Süd	○+○
Ost-Süd-Ost	„ Ost bis Süd und von Süd-Ost bis Ost	○+○–○
Süd-Ost	„ Süd-Ost bis Ost und von Süd-Ost bis Süd	○+○–○+○+○
Süd-Süd-Ost	„ Süd-Ost bis Süd und von Süd bis Ost	○+○–○+○+○+○
Süd	von Süd bis Ost und von Süd bis West	○+○+○
Süd-Süd-West	„ Süd bis West und von Süd-West bis Süd	○+○+○–○
Süd-West	„ Süd-West bis Süd und von Süd-West bis West	○+○+○–○+○
West-Süd-West	„ Süd-West bis West und von West bis Süd	○+○+○–○+○+○+○
West	von West bis Süd und von West bis Nord	○+○+○+○
West-Nord-West	„ West bis Nord und von Nord-West bis West	○+○+○+○–○
Nord-West	„ Nord-West bis West und von Nord-West bis Nord	○+○+○+○–○+○
Nord-Nord-West	„ Nord-West bis Nord und von Nord bis West	○+○+○+○–○+○+○

k) Chili.

1. Schifffahrtsgesetz.
2. Kollisionsgesetz.

1. Schifffahrtsgesetz für Chile vom 24. Juni 1878, in Kraft seit dem 25. September 1878.

Siebenter Titel.

Von der Ordnung und Mannszucht an Bord und von der Schifffahrt (Reise).

art. 104.

Die Kapitäne müssen sich nach den Bestimmungen in den Sondergesetzen über die Lichterführung bei nächtlicher Schifffahrt, über Signale zu Nebelzeiten und

über Manöver zur Vermeidung von Zusammenstössen und Ansegelungen richten und dieselben erfüllen.

Beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus einem Hafen, beim Befahren von Kanälen und in jeder gefährlichen Lage müssen sie im Beistande der Schiffsoffiziere auf Deck sein.

2. Seegesetz zur Vermeidung von Zusammenstössen von Schiffen vom 14. November 1878.

§ 5.

Gesetzliche Vermuthungen über den Zusammenstoss.

art. 25.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war. Jedoch wird er als von Seiten des Kapitäns desjenigen Schiffes verschuldet angesehen, welches in einem der folgenden Fälle zusammenstösst:

1. wenn das Schiff wegen Nichtbefolgung der Hafenordnungen und Gebräuche schlecht verankert war oder wenn es auf seinen Ankern nicht die erforderlichen Bojen hatte;
2. wenn das Schiff in der Nacht die Anker lichtet, ohne vorgängig sich (durch beschaffte Ausklarirung) segelfertig gemacht zu haben, oder unter vollen Segeln in die Nähe eines anderen fährt, welches vor Anker oder beigedreht liegt;
3. wenn das Schiff beim Einlaufen in einen Hafen einen Vorsprung vor einem voraussegelnden Schiffe zu gewinnen versucht oder wenn es beim Auslaufen dem Schiffe, welches in den Hafen einläuft, nicht aus dem Wege geht;
4. wenn es vor dem Winde in solcher Richtung segelt, dass es den Kurs eines anderen in einem Punkte schneidet, und die zur Vermeidung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln nicht trifft;
5. wenn das Schiff — der Schnittpunkt beider Kurse sei, welcher er wolle — während der Nacht nicht eine Laterne mit angezündetem Lichte hat.

art. 26.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse untergeht, während es nach einem Nothhafen behufs Ausbesserung seiner Schäden sich wendet, so wird vermuthet, dass der Untergang durch jenen Unfall verursacht ist.

§ 6.

Besondere Vorsichtsmaassregeln zur Vermeidung von Zusammenstössen.

art. 27.

Wenn zwei Schiffe zu gleicher Zeit eine Meerenge oder Einfahrt befahren, so soll das kleinere Freiweg gewähren, weil es im Allgemeinen mit grösserer Leichtigkeit manöveriren kann.

art. 28.

Der Kapitän eines an einem nicht für ihn bestimmten Orte verankerten Schiffes, dessen Taue ungenügend sind, ist verpflichtet, dem Zusammenstosse vorzubeugen.

art. 29.

Der Kapitän eines Schiffes, welches verlassen ist, nämlich ohne Mannschaft oder Wache an Bord ist, ist für die aus diesem Grunde durch einen Zusammenstoss veranlassten Schäden verantwortlich.

Hülfsleistung an das angerannte Schiff.

art. 30.

Der Kapitän eines Schiffes, welches beim Zusammenstosse den geringeren Schaden erlitten hat, ist verpflichtet, dem anderen Beistand zu leisten.

l) Brasilien.

1. Schifffahrtspolizeiordnung,
2. Hafenpolizeiordnung u. w. d. a.,
3. Seegatte zwischen Breves und Tajapuru,
4. Amazonenstrom,
5. Zusatz zum Seestrassenrecht.

1. Dekret No. 358 vom 14. August 1845.

Titel VII.

Von der Prozessform.

art. 4.

Die Fragen der Schifffahrtspolizei, die durch Schiffe unter sich innerhalb des Hafens verursachten Nachtheile und Schäden werden im abgekürzten Verfahren vom Hafenkapitän entschieden. Von dieser Entscheidung findet keine Berufung statt, wenn der Werth nicht 100 Milreis übersteigt. Abgesehen von diesem Falle wird, wenn eine der Parteien nicht zu der Entscheidung stehen will, die Angelegenheit vor einen aus dem Hafenkapitän, dem Marineauditeur (Seerichter) und dem höchstkommandirenden Offizier der Schiffe am Orte zusammengesetzten Rath (Gericht) gebracht.

Dem Mangel des Platzkommandanten wird durch jeden anderen Seeoffizier, wenngleich es ein abgedankter ist, oder durch einen Kauffahrteischiffskapitän abgeholfen, wenn solche gleichwie der Amtsrichter von dem Provinzialpräsidenten ernannt sind.

Die Entscheidung des Gerichts ist endgültig.

2. Dekret No. 447 vom 19. Mai 1846, betreffend Ausführung der Vorschriften der Hafenhauptmannschaften.

Titel V.

Von den an Schiffen innerhalb und ausserhalb des Hafens verursachten Verlusten und Schäden.

Kapitel I.

Von den durch segelnde Schiffe verursachten Schäden.

art. 94.

Wenn zwei Schiffe innerhalb des Hafens oder ausserhalb, jedoch zwischen den Landspitzen kreuzen: so hat beim Liegen über verschiedenem Bug dasjenige Schiff den Vorzug, welches mit Steuerbordhalsen segelt.

Wenn in diesem Falle das andere Schiff Haverei leidet oder verursacht, so hat es nicht nur keinen Anspruch auf Ersatz, sondern ist im Gegentheil verpflichtet, jeden Schaden, welchen es verursacht, zu ersetzen.

Jedoch sollen einheimische Schiffe und Kriegsschiffe immer den Vorzug haben.

art. 95.

Wenn zwei Schiffe nahe bei der Küste, der Bank oder irgend einer anderen Gefahr über entgegengesetztem Bug liegend kreuzen: so ist dasjenige Schiff, welches gerade seinen Schlag hinaus macht, nicht genöthigt, seinen Kurs zu ändern.

Jeder Schaden, welchen dieses Schiff erleidet, weil es manöverirte, um den Zusammenstoss zu vermeiden, oder eben weil der Zusammenstoss stattfand, wird von dem anderen Schiffe ersetzt.

art. 96.

Begegnen sich zwei Schiffe an der Küste vor einem Hafen, so ist, wenn das eine beigedreht hat, das andere segelt, und das erstere von dem letzteren angesegelt wird, letzteres zum Ersatze des Schadens verpflichtet.

Der Zusammenstoss jedoch wird vor dem Hafenhauptmann festgestellt, sowie dies alle Umstände des Falles werden, unter Vernehmung des Kapitäns oder Führers des ansegelnden Schiffes, nachdem alledem die nothwendige Besichtigung durch Sachverständige vorhergegangen ist.

art. 97.

Begegnen sich zwei Schiffe beim Einlaufen in einen Hafen mit schwieriger Einfahrt, so muss das am meisten vom rechten Wege (Einsegelungskurs) entfernte Schiff warten, damit das nähere zuerst einlaufe.

Wenn jenes Schiff wegen seines schnelleren Segelns diesem andern sich nähert und der Zusammenstoss stattfindet: so soll dasselbe (jenes) zum Schadenersatze verpflichtet sein.

art. 98.

In gleicher Weise soll beim Auslaufen das entferntere Schiff warten, bis dasjenige Schiff ausläuft, welches der Barre (vor dem Hafeneingang) am nächsten ist.

art. 99.

Jedes Schiff, welches ein- oder ausläuft, muss demjenigen, welches ein- oder ausläuft, die Fahrstrasse freimachen, wenn dieses mit schralem Winde fährt.

art. 100.

Jedes Schiff, welches, während es am Wurf- (Warp-) Ankertau gezogen wird oder unter Segel zu gehen begriffen ist, oder im Segeln einem anderen vor Anker liegenden Schiffe sei es am Rumpfe, an der Takellage oder dem Anker, sei es an seiner Ladung, Schaden verursacht, ist zur Besserung des Schadens verpflichtet.

Kapitel II.

Von den durch verankerte Schiffe verursachten Schäden.

art. 101.

Befindet sich ein Schiff in flachem Wasser und kann es sich nicht bergen (retten), so hat der Kapitän oder Führer im Falle der Gefahr das Recht, zu verlangen, dass das nächste Schiff seine Anker aufhole oder (senkrecht) auf und nieder

lasse (nehme), um ihm Durchfahrt zu gewähren, vorausgesetzt, dass das vor Anker liegende Schiff sich in der Lage befindet, ein ähnliches Manöver ohne eigene Gefahr zu machen.

Aber jenes muss diesem die Haverei ersetzen, welche es, um ihm die Gefahr zu beseitigen, erlitten hat.

art. 102.

Jedes vor Anker liegende Schiff muss, sobald sich ihm ein anderes Schiff unter Segeln nähert, die Schaluppe oder das Boot, welches sich am Hinterschiffe befindet, nach der Fallreepstreppe anholen.

Thut es dieses nicht, so hat es vorkommenden Falles nicht nur keinen Anspruch auf Schadensersatz, sondern ist im Gegentheile zur Erstattung jeglichen Nachtheiles verpflichtet, welchen das segelnde Schiff durch eine ähnliche Nachlässigkeit erleidet.

art. 103.

Jedes vor Anker liegende Schiff ist für den durch Mangel der Ankerbojen auf seinen Ankern verursachten Schaden verantwortlich, ausgenommen, wenn diese verloren gegangen sind, weil die Reeps zersprungen sind, und wenn bewiesen wird, dass es nicht möglich war, andere an deren Stelle zu setzen.

art. 104.

Jedes Schiff, welches schlecht plazirt oder schlecht vertäut ist, ist in dem einen wie in dem anderen Falle für jeglichen Schaden verantwortlich, welchen es demjenigen verursacht, mit welchem es zusammenstösst.

Kapitel III.

Von den gelegentlich eines Sturmes oder ausserordentlicher Umstände verursachten Schäden.

art. 105.

Allemal, wenn das Schiff vor den Ankern gegen ein anderes gelegentlich eines Sturmes oder einer ausserordentlichen Gewalt des Stromes (Fluth) treibt, soll es, falls dieses durch Nachlässigkeit geschehen ist oder weil die Anker nicht im Verhältniss zu selbigem Schiffe standen, zum Schadensersatze verpflichtet sein.

art. 106.

Wenn ein Schiff unter denselben Wetterverhältnissen mit einem anderen zusammenstösst in Folge des Umstandes, dass ein drittes Schiff es auf dieses gestossen hat, so ist dieses dritte, falls eben die Fehler des vorhergehenden Artikels vorliegen, zum Schadensersatze verpflichtet.

art. 107.

Wenn sich jedoch die Fälle der beiden vorhergehenden Artikel als wahr erweisen, so soll, falls das Schiff seine sämmtlichen Anker unabhängig hiervon geschlippt hat, oder das Schiff den Anker schleppt, oder ihm ein Anker gefehlt hat, in solchen Fällen das Schiff keinen Anspruch auf Schadensersatz haben.

Jedoch können Umstände vorliegen, unter welchem derselbe Schaden auf beide verhältnissmässig vertheilt wird.

art. 108.

Allemal, wenn ein Schiff beim Anlegen oder Losmachen mit einem anderen zusammenstösst, weil ein drittes den gegenseitigen Beistand, zu welchem alle Schiffe auf Ankerplätzen verpflichtet sind, zu leisten verweigert: so ist dieses Schiff nicht zum Schadensersatz verpflichtet, sondern vielmehr jenes, welches diesen Beistand verweigert hat.

art. 109.

Alle Fragen, welche sich in den Fällen dieses Titels und des zweiten Titels hinsichtlich der durch Schiffe unter sich innerhalb des Hafens verursachten Nachtheile und Schäden erheben, werden im abgekürzten Verfahren vom Hafenkapitän im Beisein und nach der Meinung von Schiedsrichtern (Sachverständigen) entschieden. Und gegen diese Entscheidung findet keinerlei Beschwerde statt, wenn der Werth nicht 100 Milreis übersteigt.

art. 110.

Wenn der Werth die obgenannte Summe übersteigt und eine der Parteien sich bei der Entscheidung nicht beruhigen will, so wird die Angelegenheit vor eine Gerichtsversammlung gebracht, welche in Gemässheit des art. 4 des Dekrets No. 358 vom 14. August 1845 zusammengesetzt wird.

Dekret No. 2030 vom 18. November 1857.

Der Handelsrichter ist für Aburtheilung der durch den Zusammenstoss sowohl auf hoher See wie in den Häfen des Kaiserreiches verursachten Verluste und Schäden und der entsprechenden Entschädigungen zuständig.

Die Hafenhauptmannschaften sollen sich auf Feststellung der Uebertretung der Hafenpolizeiordnung mit alleiniger Wirkung der Anwendbarkeitserklärung der für die Uebertretung Platz greifenden Strafbestimmung beschränken.

Reskript No. 156 vom April 1860.

Es kommt den Hafenhauptmannschaften nicht zu, die durch Zusammenstoss sowohl auf hoher See wie in den Häfen des Kaiserreichs verursachten Verluste und Schäden und die entsprechenden Entschädigungen abzuurtheilen.

Vielmehr liegt diesen Hauptmannschaften nur ob, nach Maassgabe der einschlägigen Vorschriften mit der alleinigen Wirkung der Anwendbarkeitserklärung der für die Uebertretung Platz greifenden Strafbestimmungen zu ermitteln, ob eine Uebertretung der Hafenpolizei-Ordnung stattgefunden hat.

Dekret No. 3900 vom Juni 1867.

Das schiedsrichterliche Urtheil (Gutachten) ist nicht obligatorisch oder nothwendig, sondern freiwillig, indem es den Parteien freisteht, ein anderes Mittel der Urtheilsfällung zu betreiben.

Die Fahrregeln auf See gelten nach der Verordnung des Marineministeriums vom 13. April 1863 No. 147 sowohl für brasilianische Kriegs- als Kauffahrteischiffe.

3. Reskript No. 234 vom 22. August 1864, Vorschriften für die Schifffahrt in den Engen oder Gatten zwischen den Flüssen Breves und Tajapuru.

art. 3.

Jedes Dampfschiff soll, so bald es in ein oder 2 Meilen Abstand von der Mündung des Paranacaxi auf der Hin- oder Rückfahrt sich befindet, seine Fahrt auf

Viertelkraft mässigen und ein Dampfpfeifensignal geben, um den Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe und den etwa daraus entspringenden Unfall an dieser Stelle zu vermeiden.

Das Segelschiff, welches das Signal hört, soll sogleich dafür Sorge tragen, unter einem der Ufer Schutz zu suchen, indem es sich, wo möglich, von der Mündung des Gatts entfernt.

art. 4.

Die Boote, Kanoes und anderen Segelfahrzeuge, welche auf dem Amazonenstrom fahren, sollen bei den Gatten Aturia und Paranacaxi weder auf der Hin- noch auf der Rückfahrt den Kurs ändern, wohl aber auf dem Jaburu, wenn sie weiter auf den Jtuquara, Menjubi oder einem anderen Gatt fahren können, welches mit dem Tajapuru oder direkt mit dem Amazonenstrome in Verbindung steht.

4. Reskript No. 129 vom 22. April 1868, Regeln für die Schiffahrt auf dem Amazonenstrome, seinen Nebenflüssen und Kanälen.

art. 1.

In den Buchten (Rheden) von Marajo und Bocas, auf dem eigentlichen Amazonenstrome und den anderen schiffbaren Gewässern der Provinzen Para und Amazonas, welche wie diese Stellen bequeme Schiffahrt gestatten, sollen die im Seestrassenrechte vorgeschriebenen Regeln getreulich ausgeführt werden.

art. 2.

Auf engen Strömen, wie Breves, Tajapuru, Simao, Jtuquara und anderen gleichartigen oder selbst denjenigen, welche annähernd von gleicher Breite sind, soll das Schiff, welches stromauf geht, längs dem linken Ufer hinfahren, und beim Stromabgehen am rechten Ufer, und sich nach dem richten, was das Reskript vom 22. August 1864 bestimmt.

art. 3.

Die Schiffe sollen den Amazonenstrom und seine Nebenflüsse, an dem Ufer entlang sich haltend, hinauffahren und **mittstroms** hinabgehen.

art. 4.

Die Schiffe, welche stromauf fahren und einem anderen Schiffe, das in derselben Richtung und mit weniger Fahrt sich bewegt, begegnen, sollen sich nach der Mitte des Stromes wenden.

art. 5.

Diejenigen Schiffe, welche auf entgegengesetzten Kursen liegen, sollen, sobald sie sich erblicken oder von ihrer Annäherung Kenntniss erhalten, falls sie Segelschiffe sind, die Segel verkleinern (kürzen), indem das stromaufgehende Schiff nur so viele Segel behält, um steuerfähig zu bleiben; falls sie Dampfschiffe sind, soll das stromabgehende mit halber Kraft, das andere mit Viertel- oder weniger Kraft fahren.

art. 6.

In der Nähe der Landspitzen oder Krümmungen, welche die Strecken bei den Flussmündungen verbergen, — — — — — — — — — — — —
— —
in den engen und gewundenen Gatten und beim Durchfahren innerhalb der Häfen, wo

Schifffahrt jeder Art stattfindet, sollen die Schiffe mit kleinen Segeln fahren oder, wenn sie Dampfschiffe sind, mit halber Kraft, indem sie deutlich die in den angeführten Vorschriften für Regen- und Nebelwetter vorgeschriebenen Signale abgeben.

5. Dekret No. 4678 vom 15. Januar 1871, zur Vermeidung von Zusammenstössen Brasilianischer Kriegs- oder Handelsschiffe unter einander und mit ausländischen (folgt das sogenannte internationale Seestrassenrecht).

art. 20.

Alle Offiziere oder Steuerleute der Kriegs- wie Handelsmarine haften für die Unfälle, welche sich auf ihren Wachen ereignen und aus den unrichtigen Manövern in Folge von Unkenntniss der im gegenwärtigen Gesetze festgesetzten Regeln entspringen.

Ausser den Strafen, in welche sie verfallen können, sind die Eigenthümer, Kapitäne oder Schiffsführer der inländischen Handelsschiffe sowie die Rheder der verschiedenen in gegenwärtigem Gesetze erwähnten Fahrzeuge verpflichtet, die Schäden zu ersetzen, welche wegen Nichtbeobachtung der Regeln, die hinsichtlich der Lichtersignale und anderweitigen Signale zur Vermeidung von Zusammenstössen erlassen sind, verursacht wurden.

Ausgenommen sind die gehörig erwiesenen Fälle höherer Gewalt.

art. 21.

Gleicherweise sind die Kommandanten oder jede gesetzlich zur Führung eines Schiffes ermächtigte Person verantwortlich, falls sie nicht gegenseitig die zur Rettung des beschädigten Schiffes und insbesondere der Passagiere und der Schiffsmannschaft erforderliche Hülfe leisten.

Ausgenommen sind die gehörig erwiesenen Fälle unvermeidlicher Zerstörung für das Schiff, welches sich in der günstigsten Lage befindet, oder vollständiger Unmöglichkeit des Manöverirens und des Gebrauches der Schiffsböte während oder nach dem Zusammenstosse.

art. 22.

Die gegenwärtigen Bestimmungen werden auf die Schifffahrt auf denjenigen Strömen und Seen des Kaiserreichs ausgedehnt, für welche keine Sondergesetze bestehen.

m) China.

Die vom Tao-tai (Gouverneur) von Shanghai entworfenen Vorschriften, betreffend Vermeidung von Zusammenstössen fahrender und stillliegender Schiffe in engen Meerestheilen, Strömen und Flüssen, die Pflicht der Hülfeleistung, die Ersatzpflicht und Grundsätze für die richterliche Entscheidung.

I. Vorschriften für die in der Fahrt befindlichen Schiffe.

§ 1.

Auf hoher See sollen sich chinesische und fremde Schiffe, seien es Dampf- oder Segelschiffe (von europäischer Bauart), nach den zwischen England, Deutsch-

land und Amerika getroffenen neuen Vereinbarungen zur Verhütung des Zusammenstosses von Schiffen richten und mit allen durch dieselben vorgeschriebenen Arten von Glaslaternen und Schallinstrumenten versehen sein und sich derselben nach Erforderniss der Umstände als Signale bedienen. Falls dieselben in enge Meerestheile, Ströme oder Flüsse fahren, so sollen sie sich auch dort nach diesen Regulationen richten. In engen Meerestheilen, Strömen und Flüssen in der Nacht in Fahrt befindliche chinesische Dschunken müssen eine weisse Glaslaterne als Signallaterne anzünden. Falls kleine, arme Schiffe wirklich nicht im Stande sind, sich solche anzuschaffen, so dürfen sie sich der gewöhnlich in Gebrauch befindlichen weissen Papierlaternen oder anderer Leucht- und Schallinstrumente als Signale bedienen, damit andere Schiffe dadurch gewarnt werden und, um den Zusammenstoss zu vermeiden, aus dem Wege gehen können.

§ 2.

Ein während der Nacht in der Fahrt befindliches chinesisches Schiff muss die Signallaternen, d. h. entweder eine weisse Glas- oder Papierlaterne, sobald es von der Ferne ein herankommendes Schiff sieht, alsbald anzünden und aufhissen. Falls es nach rechts ausweichen will, muss es die Laterne auf die linke Seite stellen, und das herankommende Schiff wird dann, wenn es das Licht bemerkt, an der linken Seite der Laterne vorüberfahren. Falls es nach links ausweichen will, muss es die Laterne an die rechte Seite stellen, und das herankommende Schiff wird dann, wenn es das Licht bemerkt, an der rechten Seite der Laterne vorbeifahren.

§ 3.

Wenn sich zwei Schiffe begegnen, so soll, wenn das Wasser auf der linken Seite breit ist, das links befindliche Schiff nach links ausweichen; wenn das Wasser auf der rechten Seite breit ist, so soll das rechts befindliche Schiff nach rechts ausweichen. Ist das Wasser auf beiden Seiten gleich breit, so sollen beide Schiffe die Ruderpinne nach links stossen und sich gegenseitig rechts ausweichen. Wenn grosse Schiffe kleinen Schiffen oder leichte Schiffe schweren Schiffen begegnen und auf der einen Seite das Wasser seicht, auf der anderen Seite das Wasser tief ist, so sollen die kleinen oder leichten Schiffe nach der seichten Seite hin ausweichen.

§ 4.

Wenn ein chinesisches Schiff aus der Ferne die Signallaternen oder Schallsignale eines Dampfschiffes wahrnimmt, so ist es demselben auszuweichen gehalten. Falls es jedoch wegen starken Windes, Strömungen, Untiefen oder aus ähnlichen Gründen nicht im Stande ist, auszuweichen, so soll das Dampfschiff Mittel und Wege suchen, seine Schnelligkeit zu verringern, indem es entweder die Schraube anhält oder rückwärts geht und dem chinesischen Schiffe in der durch die Umstände des Spezialfalles gebotenen Weise Platz macht, vorüberzufahren.

§ 5.

Ein in der Fahrt befindliches Schiff soll einem stillliegenden, ein hinterher fahrendes Schiff einem voranfahrenden, ein schnelles Schiff einem langsamen, ein leichtes Schiff einem schweren, ein kleines Schiff einem grossen, ein mit günstigem Winde fahrendes Schiff einem mit ungünstigem Winde fahrenden, ein mit dem Strom fahrendes Schiff einem gegen den Strom fahrenden Schiffe ausweichen.

§ 6.

Wenn sich zwei entgegenkommende Schiffe aus der Ferne sehen, so sollen beide sich der Signallaternen und Schallinstrumente alsbald bedienen, damit sie sich im Voraus in Acht nehmen und den Zusammenstoss vermeiden können.

§ 7.

Wenn ein chinesisches Schiff einem Dampfschiffe in einer Biegung begegnet und der Bug des Dampfschiffes nach rechts hin liegt, so soll das chinesische Schiff hart am linken Ufer hinfahren. Falls der Bug des Dampfschiffes hingegen nach links hin liegt, so soll das chinesische Schiff hart am rechten Ufer hinfahren.

§ 8.

In Nebel, Schneesturm und in der Dunkelheit fahrende Schiffe, die sich gegenseitig nicht sehen können, müssen Schallinstrumente als Signale anwenden und beide müssen langsam fahren.

§ 9.

Falls ein Dampfschiff auf eine Stelle trifft, die von vielen chinesischen Schiffen versperrt ist, so dass es nicht weiter fahren kann, so soll es die Schraube anhalten, bis die chinesischen Schiffe Platz gemacht haben, und dann weiterfahren. Es soll nicht mit Gewalt vordringen und einen Zusammenstoss herbeiführen. Wenn ein Dampfschiff an einem Platze, wo chinesische Schiffe in Menge vor Anker liegen, vorüberfahren will, so muss es Schallinstrumente gebrauchen und langsam fahren, damit ein Zusammenstoss vermieden werde.

§ 10.

Ein in der Fahrt befindliches Schiff soll, ehe es an eine Biegung, Brücke oder Bambuswehr kommt, Schallinstrumente gebrauchen, damit von der anderen Seite kommende Schiffe diese hören und ein Zusammenstoss vermieden werde. Ausserdem dürfen sich hinter einander fahrende Schiffe nicht gegenseitig vorbeizufahren suchen, da sonst im Gedränge ein Zusammenstoss stattfinden muss.

§ 11.

Dampfschiffe, grosse und schwere Schiffe, müssen, wo solche vorhanden sind, auf tiefen und breiten Wasserstrassen fahren; sie dürfen nicht der Abkürzung des Weges und der Bequemlichkeit wegen in seichte und enge Wasserwege einbiegen, da hierdurch nur Hemmnisse herbeigeführt werden.

§ 12.

Wenn ein Schiff einem kleinen Fahrzeuge, das von einem einzelnen Menschen geleitet wird, der nur rufen kann und nicht im Stande ist, Signallaternen und Schallinstrumente anzuwenden, begegnet, so soll das grössere Schiff den Umständen Rechnung tragen und einen Ausweg suchen, um in der durch die speziellen Umstände gebotenen Weise dem Zusammenstosse auszuweichen.

II. Vorschriften für stillliegende Schiffe.

§ 1.

Ein stillliegendes Schiff muss an einer Stelle, wo das Flussbett gerade ist, hart am Ufer zu Anker gehen und sowohl vorn als auch hinten einen Anker werfen,

so dass es mit dem Flussufer parallel liegt. Es ist nicht gestattet, dass das Schiff nur den vorderen Anker fallen lässt, da sonst das Hintertheil des Schiffes hin- und hergeschleudert wird und daher der Rumpf des Schiffes quer über den Strom getrieben werden kann. Fischerböte und verschiedene Arten anderer kleiner Böte, welche hinten keinen Anker haben, müssen Taue gebrauchen, um das Schiff fest anzubinden, damit es den Flusslauf nicht versperren kann.

§ 2.

An Biegungen mitten im Flussbett, an Stellen, wo die Wasserfläche eng ist, und im Fahrwasser (wörtlich: „da, wo im tiefen Wasser die Schiffe hin und her zu fahren pflegen“) dürfen überhaupt keine Schiffe vor Anker gehen.

§ 3.

Ein stillliegendes Schiff muss zur Nachtzeit eine Signallaterne aufziehen. Falls das Schiff längs des rechten Flussufers liegt, so soll diese Laterne an der linken Seite des Schiffes, falls das Schiff längs des linken Ufers liegt, so soll die Laterne an der rechten Seite des Schiffes angebracht werden. Falls mehrere Schiffe längsseits neben einander liegen sollten, so muss das am meisten in den Fluss liegende äusserste Schiff eine Signallaterne aufziehen, während die mehr nach dem Flussufer zu liegenden Schiffe keine Laternen zu führen brauchen. Sollten dem Schiffe jedoch keine Laternen zur Verfügung stehen, so sollen Schallsignale mit dem Wachtbrett oder Gong abgegeben werden, damit sich nähernde Schiffe auszuweichen im Stande sind.

§ 4.

An Stellen eines Flusses, die in unmittelbarer Nähe einer Biegung liegen, soll, um zu verhüten, dass Dampfschiffe, welche diese Biegung umfahren, direkt auf dort befindliche Schiffe stossen, es nicht gestattet sein, vor Anker zu gehen.

§ 5.

Fischerböte, welche mit zum Fischfang ausgeworfenen Netzen in dem Flusse wartend stille liegen, dürfen nicht quer im Flusse liegen, sondern müssen vielmehr eine seichte Stelle in der Nähe des Ufers dazu wählen und müssen ausserdem eventuell Signallaternen aufziehen. Sollten in einem speziellen Falle weder Oel noch Lichter vorhanden sein, so sollen sie Schallsignale abzugeben verpflichtet sein.

§ 6.

Falls an Flussstellen mit breiter Wasserfläche Schiffe mit dem Bug am Flussufer, mit dem Stern in den Fluss hinein liegen, so müssen die Signallaternen am Stern des Schiffes aufgezogen werden, damit von anderen Schiffen dementsprechend ausgewichen werden kann. An Stellen, an denen die Wasserfläche eng und schmal ist, soll es jedoch nur immer einem Schiffe gestattet sein, und zwar längsseits am Ufer zu liegen.

Im Allgemeinen sollen stillliegende Schiffe verpflichtet sein, eine Wasserstrasse für den Verkehr auf dem Flusse frei zu lassen, um so Verstopfungen des Verkehrs und daraus entstehenden Kollisionen vorzubeugen.

III. Bestimmungen über die Pflicht der Hülfeleistung.

§ 1.

Nach einem Zusammenstosse von zwei Schiffen hat der Führer eines jeden derselben sich über die augenblickliche Lage des anderen Gewissheit zu verschaffen. Falls das eine der Schiffe gefährlich beschädigt ist, während das andere noch demselben den erforderlichen Beistand zu leisten im Stande ist, so muss es diese Hülfe mit Aufbietung aller Kraft ins Werk setzen. Falls der Führer des einen Schiffes aber die Gefahr, in welcher sich das andere Schiff befindet, erkennend, demselben nicht zu Hülfe kommt, sondern mit der Absicht, der Verantwortlichkeit zu entgehen, weiterfährt, so soll derselbe, falls die Sache zur Verhandlung kommt, bestraft werden.

§ 2.

Nach einem Zusammenstosse von Schiffen sind die Führer beider betheiligten Schiffe verpflichtet, dieselben so lange anzuhalten, bis sie sich gegenseitig darüber Gewissheit verschafft haben, dass keine Beschädigung vorgekommen, deren Abhülfe einen weiteren Beistand derselben erfordert.

§ 3.

Nach einem Zusammenstosse von Schiffen hat ein jeder Schiffsführer dem anderen den Namen und das Unterscheidungssignal des Schiffes, sowie seinen eigenen Namen, und ferner den Heimathshafen, den Abgangshafen und den Bestimmungshafen, als Grundlage für etwaige spätere gerichtliche Verhandlungen deutlich anzugeben.

§ 4.

Wenn bei einem Zusammenstosse von zwei Schiffen das eine Schiff in Gefahr, zu sinken, ist und das andere Schiff ihm nicht nur nicht den erforderlichen Beistand leistet, sondern noch sogar die an Bord des sinkenden Schiffes befindlichen Personen tödtet, um dadurch eine Entdeckung durch die Angabe derselben zu verhüten und um so einer Ersatzleistung zu entgehen, so sollen die Leute dieses Schiffes, falls die Sache zur Kenntniss der Behörden kommt, bestraft werden.

§ 5.

Wenn in Folge der durch die schnelle Fahrt eines Dampfschiffes entstandenen Dünung, und auch ohne von demselben angerannt worden zu sein, ein chinesisches Schiff durch die überschlagenden Wogen in die Gefahr des Sinkens gebracht wird, so soll das betreffende Dampfschiff gleichfalls, anzuhalten und den erforderlichen Beistand zu leisten, verpflichtet sein.

§ 6.

Wenn ein Schiff mit seinen an Bord befindlichen Waaren in Gefahr steht, unterzugehen, so sind, falls sich in der Nähe befindliche Boote oder nahe wohnende Leute zur Hülfeleistung an Ort und Stelle begeben sollten, dieselben verpflichtet, die geborgenen Waaren in ihrer Gesammtheit den Behörden zur Rückerstattung an ihre Eigenthümer zu überantworten. Falls sie dieselben heimlich bei Seite schaffen oder unter Ausbeutung der augenblicklichen Gefahr dieselben gewaltsam rauben, so sollen, falls es zur Kenntniss der Behörden kommt, die Waaren zurückerstattet und die Thäter bestraft werden.

V. Grundsätze für die richterliche Entscheidung.

§ 4.

Wenn die in abgelegenen Orten auf kleinen Booten Schifffahrt treibenden armen unwissenden Bewohner, die weder die chinesischen und ausländischen Bestimmungen über die Verhütung des Zusammenstosses mit Schiffen kennen, noch Mittel genug besitzen, sich Signallaternen und Schallinstrumente anzuschaffen, durch einen Zusammenstoss einen Verlust erleiden, und dieses zur Kenntniss der Behörden gebracht worden ist, so sollen diese sofort den Hergang des Zusammenstosses mit Gerechtigkeit untersuchen und auf eine Entschädigungssumme erkennen, da man den Leuten keinen Vorwurf daraus machen kann, dass sie gegen die in Kraft befindlichen Bestimmungen gehandelt haben, und es daher ungerecht sein würde, die Sache abzuweisen.

§ 5.

Was das Retten des Schiffes und der auf demselben befindlichen Waaren anbetrifft, so sollen die Behörden genau untersuchen, ob das Bergen der Waaren schwer oder leicht zu bewerkstelligen gewesen ist, und demgemäss einen Bergelohn, dessen Höhe sich nach dem Werthe der geretteten Waaren richten soll, festsetzen und unter die bei der Rettung betheiligten Personen zur Belohnung vertheilen. Die betreffenden Waaren müssen an die früheren Eigenthümer zurückgegeben werden, und soll der Bergelohn von dem Theil eingetrieben werden, der an dem Verlust des Schiffes und der Waaren Schuld trägt.

§ 6.

Wenn die oder ein Theil der durch einen Zusammenstoss verloren gegangenen Waaren geborgen und sämmtlich an die Behörden abgeliefert worden sind, ohne dass das Geringste unterschlagen worden wäre, und der Eigenthümer wider besseres Wissen behauptet, dass man ihm gehörige Waaren versteckt habe, oder fälschlicher Weise aussagt, dass ein gewaltsamer Raub stattgefunden habe, indem er danach strebt, der Auszahlung des Bergelohnes zu entgehen und unrechtmässiger Weise einen Ersatz zu erlangen, so soll derselbe wegen Anstrengung einer verleumderischen Klage nach den Gesetzen bestraft werden.

§ 7.

Wenn ein in der Fahrt befindliches Schiff einen Zusammenstoss zwischen zwei anderen Schiffen bemerkt und sich mit aller Kraft bei der Rettung betheiligt, so sollen die Behörden zur Aufmunterung den bei der Rettung betheiligten Personen eine reichliche Belohnung aussetzen. Auch können der Kapitän und die Mannschaft dieses Schiffes, falls die beiden anderen Schiffe des Zusammenstosses wegen in einen Prozess verwickelt werden, als Zeugen vor Gericht erscheinen.

§ 8.

Falls an einem entlegenen Orte ein Zusammenstoss zwischen zwei Schiffen stattfindet und das eine Schiff untergeht, während das andere nicht nur keine Rettungsversuche macht, sondern im Gegentheil die Mannschaften des ersten Schiffes in das Wasser stösst, so dass diese ertrinken und nicht aussagen können, mit der Absicht, die Möglichkeit abzuschneiden, dass die Sache an das Tageslicht kommt, um so der Ersatzpflicht zu entgehen: so sollen die Hauptanstifter und ihre Helfers-

helfer alle ergriffen und mit dem Tode bestraft werden. Falls es jedoch unter der Besatzung einen giebt, der der Wahrheit gemäss den Beamten den Sachverhalt meldet, so soll ihm die Strafe erlassen werden und er eine Belohnung erhalten.

§ 91.
Zusammenstellung einiger wichtiger Abweichungen des Rechtes in den Territorialgewässern vom allgemeinen Seestrassenrecht.

I.

In Anlehnung an die Reihenfolge der Artikel des Seestrassenrechts treten folgende Hauptpunkte hervor:

1. An Stelle des Lichtersystems des art. 3 und 6 des Seestrassenrechtes herrscht auf dem Rhein oberhalb Spijk ein Vertikal- und unterhalb Spijk ein Richtlichtersystem.

Ein Richtlichtersystem besteht ebenfalls für Küstendampfer auf denjenigen Gewässern Nordamerikas, welche in den Golf von Mexiko fliessen, und für doppelendige Fährboote auf den übrigen nordamerikanischen Gewässern.

In norwegischen Gewässern sind zur Zeit der Mittsommernachtssonne alle Nachtsignale, also auch die Lichterführung fakultativ.

Ein besonderes Lichtersystem besteht für die Schiffe der russischen Gesellschaft zur Rettung auf See.

Für Segler ist bei Annäherung von oder zu Dampfern in Nordamerika das Zeigen eines Flackerfeuers oder einer Kugellaterne vorgeschrieben.

Eine separate Lichterführung für schwoiende (gemeint sind: am Anker auftörnende) Schiffe kennen Lübeck, Hamburg, Holyhead.

Die chinesischen Dschunken brauchen nur eine weisse Glaslaterne oder eine Papierlaterne zu führen.

Besondere Lichter für Fährdampfer finden wir in Stettin und auf dem Rhein.

2. Besonderheiten in der Lichterführung der Schleppzüge (art. 4) bei längsseitiger Verkuppelung finden sich in der Weserschifffahrt und für die in den Golf von Mexiko fliessenden nordamerikanischen Flüsse.

Auf dem Tyne-Flusse führen die im Schlepp liegenden Dampfer kein Toplicht.

3. Die Unfallslichter (art. 5) kommen in schwedischen Gewässern in Wegfall.

In Stettin gilt das Treiben manöverirunfähiger Schiffe als Fahrtmachen, auch wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, und werden die Unfallslichter durch das Gebot des Vor-Anker-Gehens eliminirt.

4. Uferfest vertäute Schiffe dürfen in Stettin kein Ankerlicht (art. 8) führen. In Holyhead und auf dem Mersey treten innerhalb des Fahrwassers an Stelle des einen Ankerlichtes ihrer zwei.

5. Daselbst sind verschiedene Lichter angeordnet für Fischerfahrzeuge (art. 10), je nachdem sie die Netze aussenbords haben oder freifahren oder festliegen. An Stelle der Glocke ist ihnen das Gong gestattet.

In Norwegen sind offene Boote von allen Signalen, also auch der Lichterführung, befreit.

6. Dampfschlepper haben auf dem Mersey ein stationäres Hecklicht (art. 11) zu führen, und dasselbe ist für alle überholt werdenden Schiffe obligatorisch.

Auf der Themse ist das stationäre Hecklicht für das letzte der geschleppten Schiffe und ein fakultatives für den Dampfschlepper eingeführt.

7. An manchen Orten, z. B. auf dem Tees- und Tyne-Flusse, sind die Nebelsignale in jeder Minute abzugeben.

Schweden hat das Ahlberg'sche, Mexiko das Beaumont'sche Nebelsignalsystem (art. 12) adoptirt. Im Nebel beigedrehte Schiffe haben in nordamerikanischen Gewässern das Ankersignal mit der Glocke zu geben.

8. Dem Gebote des Ankerns bei Nebel (art. 13) begegnen wir auf dem St. Petersburger Seekanal, in nordamerikanischen Gewässern,

und dem Gebote der Fahrteinstellung, sobald nicht beide Ufer mehr in Sicht sind, auf dem Rheine und der Donau.

9. Im Gegensatze zu den Seglerregeln (art. 14) haben in Heiligenhafen warpende Schiffe den segelnden und in Harburg und Heiligenhafen unbeladene Schiffe den beladenen Platz zu machen.

In den Gewässern Brasiliens hat beim Kreuzen über den entgegengesetzten Bug dasjenige Schiff die Weichepflicht, welches auf die Küste zu liegt, während das von derselben abliegende Kurs hält.

Alle Schiffe ausserhalb des St. Petersburger Seekanals weichen den aus demselben aus- oder in denselben einlaufenden Schiffen aus.

Beim Einlaufen in brasilianische Häfen hat das der Einfahrt nähere Schiff den Vorzug vor dem entfernteren.

In Schweden und Norwegen hat der vor einem engen Fahrwasser Ankommende zu warten, bis der Auslaufende hindurchgefahren ist.

10. In Belfast hat der ausgehende Dampfer (art. 16) dem einkommenden Platz zu machen.

11. In Lübeck, auf dem St. Petersburger Seekanal, in Chili und Shanghai haben kleinere Segler vor grösseren Seglern und Dampfern (art. 17) auszuweichen, in Shanghai sogar überhaupt alle chinesischen Dschunken vor Dampfern.

In Wilhelmshaven und auf der Themse kann der am freien Manöveriren behinderte Dampfer durch vier oder mehr Pfiffe die Last des Ausweichens auf den Segler überwälzen.

In Kiel und Wilhelmshaven müssen die Passagier- und Hafendampfer und alle Boote — aber nur bei Tage! — den Panzerschiffen und im Geschwader fahrenden Kriegsschiffen Platz machen.

In Russland weichen alle Kauffahrteischiffe aus

a) bei Tage vor einem einzelnen Kriegsschiffe,

b) bei Tage wie bei Nacht vor einem Geschwader von Kriegsschiffen,

c) in Kriegszeiten bei Tage wie bei Nacht vor einem einzelnen Kriegsschiffe.

Dagegen hat Brasilien die generelle Bestimmung, dass alle ausländischen Schiffe allen einheimischen und allen Kriegsschiffen aus dem Wege gehen sollen.

12. Langsamfahrt (art. 18) ist den Dampfern vorgeschrieben in den Häfen von Pillau, Königsberg, Stettin, Wollin, Cammin, Kiel, Harburg, Leer, Wismar, Lübeck, Hamburg, Belfast, Dublin, Holyhead, auf den Flüssen Eider, Este, im Suez-Kanal und auf dem Amazonenstrom, insbesondere in der Mündung des Paranacaxi.

Festvorgeschriebene Fahrgeschwindigkeiten für gewisse Strecken gelten in Stettin, Swinemünde, auf den Flüssen Este, Themse, Tees, dem St. Petersburger Seekanal und im Suez-Kanal.

13. Ein obligatorisches Kurssignalsystem (art. 19) mit Antwortpflicht besitzt Nordamerika.

14. Das Verbot des Ueberholens (art. 20) besteht für bestimmte Strecken in Lübeck, im Suez-Kanal, und für Handelsschiffe auf dem ganzen St. Petersburger Seekanal. Auf letzteren ist das Ueberholen ein Vorrecht der Kriegsschiffe, welche die Vorfahrer an deren Steuerbordseite passiren, während diese ihnen Platz machen. Gleichfalls muss in Stettin, Anklam, Lübeck, Cork, auf der Este und Eider der Vorfahrer dem Nachmann Platz machen, während die Art des Ueberholens für den Fall zweier Dampfer in Hamburg, Anklam, Belfast, Manchester, auf dem Rhein, der Donau, der Este und dem Clyde dahin normirt ist, dass der vorfahrende Dampfer den Ueberholer an Steuerbord vorbeilassen muss. Umgekehrt gilt auf dem Tees auch für den Vorfahrer das Prinzip des Steuerbordwalles, so dass der Ueberholer an Backbord des Vorfahrers passirt. Auf der Donau passirt der überholende Segler zu Luv, der überholende Dampfer den Segler in Lee.

15. Die Regel des Steuerbordwalles (art. 21) gilt nicht im Bosporus, wo vielmehr Dampfer die Mitte zu halten haben.

Auf dem Amazonenstrom gilt für die Fahrt stromauf die Uferseite, für die Fahrt stromab die Mitte als Fahrweg.

II.

Durch die Bedürfnisse des Flussverkehrs sind ferner folgende Bestimmungen hervorgerufen:

1. Das stromauffahrende Schiff hält vor dem stromabfahrenden auf den engen Stellen an in Königsberg, Lübeck, auf der Themse, dem Rhein, der Donau, den in den Golf von Mexico fliessenden nordamerikanischen Gewässern. In Shanghai weicht dagegen der Stromabfahrer dem Stromauffahrer aus. Ersterer wirft letzterem die Leine in Königsberg, Stettin, Swinemünde, Manchester. Das Umgekehrte gilt auf der Donau. Hier jedoch wie an den vorgenannten Orten wirft das von Menschen getreidelte Schiff den von Pferden gezogenen die Leine.

2. Der Gebrauch von Schleppdampfern ist auf bestimmten Strecken dem Segler zur Pflicht gemacht in Lübek und auf dem St. Petersburger Seekanal, indirekt für die Fahrt zwischen Warnemünde und Rostock durch das Verbot, dort zu kreuzen.

3. Eine Maximallänge für Schleppzüge ist vorgesehen in Stettin, Lübeck, Bremen, Belfast, Dublin, auf der Donau, dem Tyne, Tees, der Themse und dem St. Petersburger Seekanal.

Auf dem Tees ist auch die Maximallänge der Schlepptrosse fixirt.

4. Das Verbot der Nachtfahrt für Segler besteht auf dem Suez-Kanal, das Gebot, Nachts zu ankern, auf den St. Petersburger Seekanal (ausgenommen zur Zeit der Mittsommernachtssonne).

5. Nur im Suez-Kanal ist es ausdrücklich geboten, zur Verhütung einer Kollision eventuell auf den Grund zu laufen.

6. Dass Dampfer wie Segler vor einem Schleppzuge auszuweichen verpflichtet

sind, ist bestimmt in Lübeck, Bremen, auf dem Rhein, der Donau, in Schweden und für enge Fahrwasser in Norwegen.

7. Vorschriften über das Passiren bei Baggermaschinen werden angetroffen in Stettin, Anklam, Wilhelmshaven, Rostock, Lübeck, Belfast, auf der Elbe, Weser, Themse und für den Suez-Kanal und den St. Petersburger Seekanal.

8. Besondere Lichter für Flösse sind angeordnet in Stettin, Hamburg, auf Weser, Rhein und Donau.

9. In Hamburg ist die Benutzung des elektrischen Lichtes beim Laden und Löschen geregelt.

10. Vage Schuldpräsumptionen stellt Chili auf, während in Shanghai ein seltsames Privileg für arme und unwissende Besitzer kleiner Fahrzeuge besteht, dahin gehend, dass dieselben wegen Gesetzesunkunde straffrei sind und doch ersatzberechtigt im Schadensfalle aus einer Kollision.

11. Fakultative Nothsignale anderer Art als die des Seestrassenrechts bewilligt Stettin.

12. Verschiedentlich ist angeordnet, dass die Anker klar zum Fallen sein sollen.

Ne quid nimis!
Strebet aber nach den besten Gaben.
1. Corinther 12 vers 21.

Kapitel III.

Kritik des Strassenrechts auf See.

§ 92.

Kritik.

Gegenstand der Kritik sind die Mängel des geltenden Rechtes, ihr Zweck ist die Reform desselben.

Die Mängel liegen theils im Inhalte der vorhandenen Rechtssätze — dann sind sie Fehler —, theils im Fehlen der nöthigen Rechtssätze — dann sind sie Lücken im Rechte —.

Es wird zur Uebersichtlichkeit beitragen, wenn vorgängig im lapidaren Style und in systematischer Anordnung die Leistungen des geltenden Gesetzes vergegenwärtigt werden und hierdurch auf einen Blick gezeigt wird, wie das Recht die faktischen Verhältnisse klassifizirt und wie weit es sie unterschiedlich durch Rechtssätze geordnet hat.

Wer den Stoff beherrscht, ersieht aus dem Ueberblicke schnell, wo Fehler, wo Lücken sind, und demjenigen, der sich den Stoff erst aneignen will, wird diese Arbeit dadurch erleichtert.

Die Zusammenstellung ergiebt folgendes Schema:

I. Arten der Schiffe.
- a) Dampfschiffe . Art. 1
- b) Segelschiffe . „ 1

II. Signale.
- A. Für das Auge (Laternen, Flackerfeuer und Bälle).
 - 1. Die regelmässigen Signale „ 2
 - a) für Dampfschiffe allein
 - α) für das einzelne Dampfschiff „ 3
 - β) für das schleppende Dampfschiff „ 4
 - b) für Segelschiffe allein „ 6
 - c) für Dampf- und Segelschiffe
 - α) als manöverirunfähige Schiffe „ 5
 - β) „ kleine Schiffe „ 7

γ) als Schiffe vor Anker Art. 8
δ) „ Lootsenschiffe „ 9
ε) „ Fischerfahrzeuge „ 10
ζ) „ überholte Schiffe „ 11
2. Die Ausnahmesignale
a) für Kriegsschiffe im Geschwader „ 25
b) für Schiffe in Convoi „ 25
c) für Schiffe im Nothstand „ 23
B. Für das Ohr (Pfeife, Horn und Glocke).
1. Die regelmässigen Signale
a) für Schiffe in Fahrt
aa) für Dampfschiffe
α) als Nebelsignale „ 12
β) „ Curssignale „ 19
bb) für Segelschiffe als Nebelsignale „ 12
b) für Schiffe vor Anker „ 12
2. Ausnahmesignale im Nothstande „ 23
III. Kurs und Fahrt (Aendern $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Behalten).
A. In Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern „ 25
B. In engen Fahrwassern für Dampfschiffe „ 21
C. Auf See für Dampf- und Segelschiffe
a) das regelmässige Ausweichen, Kurshalten und Fahrmindern etc.
aa) für Dampf- und Segelschiffe
1. das überholende Schiff weicht aus „ 20
das andere Schiff hält Kurs „ 22
2. das Schiff in Fahrt weicht dem manöverirunfähigen Schiffe aus „ 5
3. Fahrtmässigung im Nebel etc. „ 13
bb) für Dampfschiffe allein
1. Fahrtminderung bei Annäherung an andere Schiffe „ 18
2. Ausweichen
α) vor einem Segelschiffe „ 17
β) „ „ Dampfschiffe an Steuerbord . . . „ 16
γ) nach rechts vor einem gerade entgegenkommenden Dampfer „ 15
3. Kurshalten vor einem Dampfschiffe an Backbord „ 22
cc) für Segelschiffe allein
1. Kurshalten vor einem Dampfschiffe „ 22
2. Ausweichen
α) des Vorwinders vor anderen Segelschiffen . . „ 14, e
das andere Segelschiff hält Kurs „ 22
β) des Raumwinders vor dem Beimwinder . . . „ 14, a
der Beimwinder hält Kurs „ 22

γ) des Backbordraumwinders vor dem Steuerbordraumwinder	Art.	14, c
der Steuerbordraumwinder hält Kurs	„	22
δ) des Luvraumwinders vor dem Leeraumwinder über denselben Bug	„	14, d
der Leeraumwinder hält Kurs	„	22
ε) des Beimwinders mit Backbordhalsen vor dem Beimwinder mit Steuerbordhalsen	„	14, b
der Beimwinder mit Steuerbordhalsen hält Kurs	„	22
b) das ausnahmsweise Abweichen, Kursändern, Fahrthalten etc. für Dampf- und Segelschiffe im Nothstande	„	23

nämlich:

aa) Kurs und Fahrt geändert
bb) „ geändert, Fahrt behalten
cc) „ behalten, Fahrt geändert
dd) „ und Fahrt behalten.

Im Falle III, C, a, bb, 2, γ weichen also beide Dampfer aus.

In allen übrigen Fällen weicht ein Schiff aus, das andere hält Kurs.

Im Hinblick auf die grosse Verbreitung, welche die Erläuterungen zum Strassenrecht auf See (10 000 Exemplare) von Thomas Gray und die Verse desselben hierzu (205 000 Exemplare) gefunden haben, ist es nothwendig, darauf besonders aufmerksam zu machen, dass Colomb in seiner Schrift über die „Gefahren des neuen Strassenrechtes auf See“ auf eine Mehrzahl von Fällen hingewiesen hat, in welchen die Gray'schen Erklärungen den Schüler in eine falsche Sicherheit zu wiegen geeignet sind, weil sie entweder die Schwierigkeit des Falles übergehen oder die Streitfrage nicht zutreffend entscheiden.

Die Hauptpunkte sind nachstehend gegenübergestellt.

Dabei ist zu bemerken, dass in dem Folgenden Backbordruder heisst: Pinne an Backbord, also Kursänderung nach Steuerbord, und Steuerbordruder: Pinne an Steuerbord, also Kursänderung nach Backbord.

Thomas Gray.	P. H. Colomb.
I. Abschnitt.	
Ich muss mich davon überzeugen, dass die Seitenlichter — — — — nicht über den Bug hinweg sichtbar sind — — — — — — — — — — — — —	Das ist korrekt.
Ich weiss, dass die Strahlen der Seitenlichter sich bei jedem Schiff in einiger Entfernung voraus kreuzen müssen, und sollte ermitteln, wie gross die Entfernung bei meinem Schiffe ist, damit ich erfahre, aus welcher Entfernung über jeden Bug einem mir nahezu aus entgegengesetzter Richtung entgegenkommen-	Das ist ganz verkehrt. Es wird weder vom Gesetze verlangt, noch ist es in der Praxis nöthig.

Thomas Gray. (Forts.)

den Schiffe meine beiden Seitenlichter sichtbar werden.

III. Abschnitt (und XIII. Abschnitt).

Kommen alle drei Lichter voraus in Sicht,
Backbord das Ruder, zeig' rothes Licht.

Ich weiss, dass, wenn ich vor einem grünen Licht gerade oder beinahe gerade voraus Backbordruder gebe, ich wahrscheinlich in dasselbe hineinrennen werde.

IX. Abschnitt.

Wenn ich ein weisses Licht allein sehe, — — — —, so muss ich es im Auge behalten und warten (bis ich es als ein Anker-, oder Heck-, oder Lootsen-, oder Dampfertoplicht ausmache, und dann handeln, wie das Gesetz will).

Wenn ich ein einzelnes rothes oder grünes Licht sehe, so weiss ich nichts weiter, als dass der Kurs des Schiffes innerhalb 10 Kompassstrichen liegt.

Aber ich kenne weder die Entfernung, noch den Kurs, noch die Fahrgeschwindigkeit. Ich darf daher beim Erblicken eines Lichtes nicht übereilt handeln, sondern muss es eine Zeit lang beobachten, damit ich, wenn ich überhaupt zu handeln habe, sicher und rechtzeitig handeln kann.

P. H. Colomb. (Forts.)

Das ist falsch, sobald voraus neben dem rothen Licht ein grünes auftaucht, weil dann erfahrungsgemäss das rothe Licht alsbald zu verschwinden pflegt.

Sehr wahr. Aber wenn ich vor drei Lichtern voraus Backbordruder gebe, so sehe ich in der Drehung unter Backbordruder nur das grüne Licht voraus.

Das einzige Erkennungsmittel ist der eventuelle Wechsel in der Peilung. Zu diesem Zweck muss ich im Zweifel das Licht gerade voraus bringen. Denn dann kann ich sehen, ob das weisse Licht nach rechts oder links sich fortbewegt. Vor einem zweifelhaften Licht an dem einen Bug darf man nicht nach dem entgegengesetzten Bug drehen.

Der Seemann erkennt beim Erblicken:

eines grünen Lichtes

1. dass, wenn eine Ruderlage nöthig ist, es fast sicher Steuerbordruder ist;
2. dass, wenn es links von der Kiellinie erscheint, es eine mehr oder weniger grosse Gefahr andeutet, welche durch Steuerbordruder — wo dieses gesetzlich oder nöthig ist — beseitigt wird;
3. dass, wenn es rechts von der Kiellinie erscheint, wahrscheinlich keine Gefahr vorliegt;

eines rothen Lichtes

1. dass, wenn eine Ruderlage nöthig ist, es fast sicher Backbordruder ist;
2. dass, wenn es rechts von der Kiellinie erscheint, es eine mehr oder weniger grosse Gefahr andeutet,

Thomas Gray. (Forts.)

VIII. Abschnitt.

Wenn ich bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall die Dampfpfeife eines anderen Dampfschiffes höre, und wenn der Schall von vorlicher als dwars von meinem Dampfer herkommt, so muss ich sofort meinen Dampfer ausser Fahrt setzen, d. h. ich muss den Befehl geben, zu stoppen und so lange rückwärts zu gehen, bis mein Schiff keinen Weg mehr durchs Wasser macht.

Darauf muss ich den Ton zu lokalisiren versuchen, meine Dampfpfeife mit stetigen Pausen ertönen lassen und, sobald es an der Zeit ist, vorwärts zu gehen, ganz langsam fahren, so dass die Maschinen nur eben Umdrehungen machen, und so lange bei dieser ganz langsamen Fahrt bleiben, bis ich merke, dass mein Kurs gefahrlos ist.

Vor allen Dingen darf ich nicht auf die Annahme hin handeln, dass ich gesetzlich verpflichtet sei, Backbordruder zu geben. Ich bin sicherlich nicht verpflichtet, Backbordruder bloss deshalb zu geben, weil ich eine Dampfpfeife vorlicher als dwars höre.

Falls ich ein Nebelhorn höre,

P. H. Colomb. (Forts.)

welche durch Backbordruder — wo dieses gesetzlich oder nöthig ist — beseitigt wird;

3. dass, wenn es links von der Kiellinie erscheint, wahrscheinlich keine Gefahr vorliegt;

eines rothen oder grünen Lichtes
dass ausser der Farbe des Lichtes nur noch über den Wechsel oder den Nichtwechsel der Peilung ein Urtheil gewonnen werden kann.

Ist nach dem Obigen das Licht gefährlich, so bedeutet ein schneller Wechsel der Peilung so viel wie: Abnahme der Gefahr. Unveränderte Peilung bedeutet: wachsende Gefahr.

Die richtige Anleitung für zwei in Fahrt befindliche Schiffe beim Hören eines Nebelsignals ist:

1. verlangsame die Fahrt,
2. drehe nicht nach der dem Ursprunge des Schalles entgegengesetzten Richtung.

Denn bei Fahrtminderung braucht das Schiff weniger Raum zum Stoppen und Drehen vermöge der Reservedampfkraft, und der Zusammenstoss ist eventuell weniger schwer.

Ein Dampfer sollte auf das Hören des Nebelhorns eines Seglers hin die Fahrt mindern und nach der Schallrichtung hin — aber nicht darüber hinaus — drehen.

Ein Segler sollte auf ein Segler-Nebelsignal und ein Dampfer auf ein Dampfer-Nebelsignal hin, wenn er sich für das „Platz machende“ Schiff hält, nach der Schallrichtung hin — aber nicht darüber hinaus — drehen. Ein eventuell beiderseitiges Drehen nach einander hin vermindert die Gefahr.

Die Warnung vor dem Backbordruder gilt nur dem „Kurs haltenden“ Schiffe bei unmittelbarer Gefahr.

Thomas Gray. (Forts.)

während ich in dickem Wetter einen Dampfer führe, so muss ich stoppen, aber nicht eher rückwärts gehen, als bis ich nach den Worten des Gesetzes überzeugt bin, dass es „nöthig" ist, weil, wenn ich rückwärts gehe, ich die Gewalt über Schiff und Ruder verliere.

X. Abschnitt.

Wenn das eine Schiff ausweichen soll, so wird von dem anderen peremptorisch verlangt, Kurs zu halten.

Ich bin nach dem Gesetz absolut verpflichtet, Kurs zu halten und sollte daher niemals ihn ändern.

Ich habe an Bord des „Kurs haltenden" Dampfers nur danach zu sehen, dass der andere Dampfer frei von mir geht, dagegen in der Regel selbst nichts zu thun, ausser etwa die Fahrt zu mindern, zu stoppen und rückwärts zu gehen, wenn nöthig, aber nur wenn nöthig — — — — — — —

P. H. Colomb. (Forts.)

Thatsächlich ist Backbordruder in der erdrückenden Mehrzahl der Fälle das sichere Ruder für das „Platz machende" Schiff.

Es ist das eigentliche Ruder für die anderen Dampfschiffen ausweichenden Dampfer.

Es ist das eigentliche Ruder für die den bei dem Wind mit Steuerbordhalsen segelnden Schiffen ausweichenden Segler bei dem Wind mit Backbordhalsen.

Es ist im Allgemeinen das geeignete Ruder für die den bei dem Winde mit Backbordhalsen segelnden Schiffen ausweichenden Segler mit raumem Winde und Backbordschooten (d. h. Wind an Steuerbord).

Es ist in der Hälfte aller Fälle das geeignete Ruder für die den Seglern ausweichenden Dampfer.

Die Gefahr des Backbordruders (ebenso wie die des Steuerbordruders) liegt in der Benutzung desselben zum Kreuzen des Kurses eines anderen Schiffes vor dessen Bug vorüber.

Warum auf den Ton einer Dampfpfeife hin rückwärts gegangen, auf den eines Nebelhorns hin dagegen nicht rückwärts gegangen werden soll, ist unverständlich und gewiss ein Versehen.

Wenn ich auf dem „Kurs haltenden" Schiffe meine, dass das „Platz machende" Schiff mich nicht sieht, und wenn im Bestehen auf dem Rechte des Kurshaltens eine Gefahr liegt, so muss ich der durch die Lichter des „Platzmachers" gegebenen Anleitung folgen, d. h. Backbordruder geben vor rothem Licht und Steuerbordruder geben vor grünem Licht.

Es darf kein Wettstreit um den Vortritt, sondern nur ein Wettstreit in der Aufgabe (Preisgeben) des Rechtes bestehen. Versucht der „Platzmacher" vor meinem Bug zu kreuzen, so muss

Thomas Gray. (Forts.)

und obgleich ich nach art. 18 die Fahrt mindern, stoppen und rückwärtsgehen muss, wenn es nöthig ist, so muss ich doch immer meinen Kurs halten.

Wenn ich sicher bin, dass das andere Schiff, welches durch das Gesetz verpflichtet ist, auszuweichen, mich nicht sieht, oder so lange keine Anstalten macht, mir aus dem Wege zu gehen, als bis es mir zu spät zu sein scheint, dann muss ich handeln und thun, was Noth thut, indem ich die Fahrt mindere, stoppe, rückwärtsgehe oder vorwärtsgehe, mein Schiff in den Wind werfe, unter Hartruder abfalle, je nachdem es nöthig ist. Wenn ich auf einem beim Winde segelnden Schiffe bin, und mein Schiff ist das „Kurs haltende“ Schiff, so wird es kaum je richtig sein, dass ich abfalle. In der erdrückenden Mehrzahl der Fälle wird es, wenn ich genöthigt bin, etwas zu thun, besser sein, anzuluven.

Wenn ich auf einem Dampfschiff bin, so kann ich dem anderen Schiffe durch Pfeifensignale — immer unter der Bedingung, dass ich dasselbe oder seine Lichter sehe — die Thatsache kundgeben, dass ich die Absicht habe, Backbord- oder Steuerbordruder zu geben oder rückwärts zu gehen.

XI. Abschnitt.

Ich muss sogleich (unverzüglich) Backbordruder geben, wenn ich beide Seitenlichter gerade oder beinahe gerade voraus sehe.

Wenn ich aber nur ein Seitenlicht irgendwo sehe, so darf ich nicht sogleich Backbord- oder Steuerbordruder geben, ausser wenn die Schiffe — was bei dickem Wetter vorkommen kann — sich sehr nahe sind.

Im Allgemeinen muss ich das Licht eine Weile beobachten und dann rechtzeitig handeln. Ich darf das andere Schiff

P. H. Colomb. (Forts.)

ich lieber unter seinem Heck zu passiren, und nicht durch Kursänderung vor seinem Bug vorüberzugehen suchen.

Der Beimwinder mit Backbordhalsen soll aber z. B. vor dem Raumwinder nicht sein Ruder in Lee legen, sondern lieber mit Backbordruder abhalten (abfallen).

Denn dann zeigt er dem Steuerbordhalser wie Steuerbord-Halbwinder zuerst grün, dann grün und roth und endlich roth — das Sicherheitszeichen (weil jetzt roth zu roth steht).

Nur in den seltenen Fällen der (nach vorne) konvergirenden Kurse, z. B. Nord und Nord-West, ist Backbordruder vor grünem und Steuerbordruder vor rothem Lichte am Platze.

Stoppen und Rückwärtsgehen oder Backlegen der Segel ist beim Backbordruder vor rothem oder bei Steuerbordruder vor grünem Lichte richtig, im entgegengesetzten Falle falsch.

Ein rothes oder grünes Licht allein ist ein mehr oder weniger permanentes Signal.

Beide farbigen Lichter sind ein sehr temporäres Signal, möglicher Weise ein momentaner Schimmer.

Daher soll man vor 2 Lichtern zögern, Backbordruder zu geben, dagegen z. B. nicht zögern, dies vor einem rothen Licht eben an Steuerbordbug zu thun.

Es liegt kein Grund zum Zögern vor, wenn man

1. die Farbe des Lichtes,

Thomas Gray. (Forts.)

nicht im Zweifel lassen, sonst glaubt es, ich sehe es nicht; und dann kann der Schiffer leicht etwas Verkehrtes thun.

Von zwei Seglern auf kreuzenden Kursen mit dem Wind von verschiedenen Seiten soll das „Platz machende“ Schiff nicht versuchen, vor dem Kurshalter vorne vorüber zu laufen, sondern hinter demselben herumgehen.

Wenn die Kurse zweier Dampfer sich kreuzen und ich auf dem „Platz machenden“ Dampfer bin, so kann ich die gefährliche in eine sichere Lage verwandeln, indem ich mein eigenes rothes Licht dem rothen Lichte des Gegners zeige.

Aber in den meisten anderen Fällen ist es sicherer, meinen Kurs hinter dem anderen Schiffe herum zu nehmen.

Wird roth an Steuerbord gesehen,
So heisst es: aus dem Wege gehen,
Bald Back-, bald Steuerbordruder drehen
Und stoppen oder rückwärts gehen.

XIV. Abschnitt.

Ueberholen heisst etwas durch Verfolgen fangen, etwas voraus Gehendes einholen.

P. H. Colomb. (Forts.)

2. die Richtung, aus der es scheint,
3. die Thatsache, ob es seine Richtung ändert,

ausgemacht hat.

Es kann kaum schaden, wenn das „Platz machende“ Schiff unverzüglich vor einem rothen Lichte Backbordruder oder vor einem grünen Lichte Steuerbordruder giebt.

Diese Wahrheit gilt nicht nur für 2 Segler mit dem Wind von verschiedenen Seiten, sondern für alle Schiffe in allen Lagen nach dem Gesetz.

Das heisst also:

Ein Dampfer soll vor einem rothen Dampferlichte an Steuerbord stets Backbordruder geben. Denn dann geht er hinter demselben herum.

Wenn die Verse nicht mit der Prosa in Widerspruch stehen sollen, so müssen sie lauten:

— — — — — — — —
— — — — — — — —
Die Pinne stets nach Backbord drehen
— — — — — — — —

Wie unterscheiden sich:
überholen (art. 20),
sich nähern (art. 14),
sich kreuzen (art. 16),
in kollisionsgefährlicher Richtung fahren (art. 17)?

Ist wer das Hecklicht und ein Seitenlicht über einen Bug sieht, auf einem überholenden oder einem kreuzenden Schiffe?

Thomas Gray. (Forts.)

XV. Abschnitt.

In nachstehender Liste geht jedes Segelschiff allen unter ihm stehenden Schiffen aus dem Wege:

a) Wind von Achtern,
b) Wind raum an Backbord,
c) Wind raum an Steuerbord,
p) beim Winde mit Backbordhalsen,
s) beim Winde mit Steuerbordhalsen.

P. H. Colomb. (Forts.)

Wird das überholende Schiff zu einem kreuzenden beim Erblicken eines Seitenlichtes?

Sobald das nach diesem Schema „Kurs haltende“ Schiff ein überholendes ist, gilt das Gegentheil.

Welches sind die Grenzen zwischen:

Beim Winde und mit raumem Winde,
Mit raumem Winde und vor dem Winde?

Heisst vor dem Winde:

platt vor dem Winde? oder
die Raaen vierkant?

Ist „recht (voll) Kurs steuern“ mit scharf gebrassten Raaen gleich:

beim Winde oder mit raumem Winde segeln?

Ein Schiff segelt ohne Zweifel beim Winde, obgleich es wegen schweren Windes und geminderter Segelführung nicht näher als 8 Striche am Winde liegen kann, sobald es „voll und bei“ segelt, „die Segel voll hält und so dicht als möglich beim Winde“ steuert.

Thomas Gray. XVII. Abschnitt.

Vielleicht der schwierigste Fall ist, wenn ein Segelschiff, dem der Wind recht dwars von Backbord einkommt, ein grünes Licht etwa 3 Strich voraus über Backbordsbug sieht,

der ein Segelschiff, dem der Wind recht dwars von Steuerbord einkommt, ein rothes Licht etwa 3 Strich voraus über Steuerbordsbug sieht.

Es giebt kein System, diese Schwierigkeit zu beseitigen.

P. H. Colomb.

Das ist in Wahrheit nicht der einzige Fall der Ungewissheit, vielmehr giebt es eine ganze Menge solcher Fälle.

Für solche Fälle gilt der Rath:

Bemühe dich nach Kräften, deine Lage auszumachen.

Bleibt ein Zweifel, so gehe aus dem Wege.

Gieb Backbordruder und hemme deine Fahrt vor einem rothen Licht,

gieb Steuerbordruder und hemme deine Fahrt vor einem grünen Licht, sobald diese Lichter eine Gefahr anzeigen.

Dies vorausgeschickt, tritt die Kritik den einzelnen Rechtssätzen näher und erörtert zunächst:

I.

Die Lücken des Gesetzes, welche sich im Verkehr fühlbar gemacht haben, führt die bemerkenswerthesten Verbesserungsvorschläge an und prüft dieselben auf

ihre Stichhaltigkeit. Es soll hierbei die Reihenfolge der Artikel des Gesetzes beobachtet werden:

art. 1.

Ruderboote kennt das Gesetz weder auf See noch auf Flüssen, wenn man nicht die Bestimmung des § 2 der Verordnung vom 16. Februar 1881 hierher ziehen will.

art. 3.

Vier Einwände erheben sich gegen die in diesem Artikel angeordnete Signal- resp. Lichterführung.

1. Der Absatz d verbietet das Ueberschiessen der Lichter über die Kiellinie bezw. das Hinüberscheinen über den anderen Bug, während art. 15 gerade hierauf die Vertheilung der seestrassenrechtlichen Last des Ausweichens zweier Dampfer vor einander basirt.

Findet eine Kreuzung der Lichtstrahlen nicht statt, so können nicht gleichzeitig beide Bordlichter in Sicht sein — dann ist art. 15 gegenstandslos —, findet dagegen eine Kreuzung der Lichtstrahlen statt, so liegt ein Verstoss gegen den Absatz d des art. 3 vor — dann tritt Bestrafung aus § 145 des Strafgesetzbuches ein. — Da letzteres angesichts der detaillirten Bestimmung des art. 15 nicht die Absicht des Gesetzes sein kann, so folgt daraus, dass das Gesetz eine Lücke hat, insofern es das Maass des Ueberscheinens und damit die Distanz, in welcher die Strahlen der Bordlichter sich vor dem Buge kreuzen sollen, zu fixiren unterlassen hat.

2. Hinsichtlich der Position der Seitenlichter findet sich nur das Gebot, dass dieselben an den Borden angebracht sein sollen, also das Verbot, sie in der Kielebene zu placiren.

Wo die Seitenlichter an den Borden ihre Stelle haben, hängt von der Willkür des Rheders oder Schiffsführers ab; die einzige Bedingung ist, dass sie innerhalb 10 Strichen sichtbar sind.

Demnach sind alle Stellungen in Fig. 257 legal, wenngleich nur a—d zu den häufig vorkommenden rechnen und e—k durchaus anomale zu nennen sind.

Der Mangel einer Positionsbestimmung für die Seitenlichter an jedem Bord wird von Seeleuten verschiedener Nationen so häufig beklagt, dass man keinen Anstand wird nehmen dürfen, hier eine Lücke im Gesetze anzuerkennen.

Denn es ist keineswegs gleichgültig, ob auf einem zirka 100 Meter langen Schiffe die Bordlichter ganz vorne (etwa in kleinen Thürmen) oder ganz hinten (etwa in Davits am Heck) geführt werden. Es macht dies bei diesigem Wetter schon einen recht merklichen Unterschied in der Leuchtkraft der Lichter nach vorne, wohin sie ihre Hauptwirkung gerade äussern sollen.

In der Regel hängt in praxi die weisse Laterne unter dem Fockstag, dagegen hängen die farbigen Lichter in jeder nur denkbaren Position zwischen Klüsen und Heckregeling.

Auch über das Verhältniss der Stellung der Lichter zu einander hat das Gesetz nichts bestimmt. Wenn sie nur an den Borden sind, so ist dem Gesetze Genüge gethan.

3. Im Zusammenhang hiermit steht der Mangel einer kursanzeigenden Eigenschaft der Positionslichter. Die Latitüde von 10 Strich für die Bestimmung resp.

Gissung eines fremden Schiffskurses nach Maassgabe des gesichteten Lichtes wird ganz allgemein als eine viel zu grosse empfunden. An diesem Punkte haben denn auch die Bemühungen einer grossen Zahl praktischer Seeleute eingesetzt, und die zahlreichen in dieser Richtung sich bewegenden Projekte beweisen, dass hier die wundeste Stelle des heutigen Lichtersystems ist. Insbesondere ermöglicht dasselbe für Segelschiffe nicht, jedesmal zu erkennen, ob man einen Raumwinder oder einen Beimwinder vor sich hat und ob der Raumwinder den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat.

Die Abänderungsvorschläge lassen sich in 4 Klassen theilen:

in solche, welche ein Richtlichtersystem mit oder ohne Lichtervermehrung,
in solche, welche ein Doppellichtersystem (natürlich mit Lichtervermehrung),
in solche, welche ein Lichtblitz- oder Flackerfeuersystem ohne Lichtervermehrung einführen,
endlich in solche, welche das Prinzip der Theilung des Lichtkreises in zwei oder mehrere Lichtsektoren mit oder ohne Lichtervermehrung adoptiren.

Es ist eine bedeutende Summe von Scharfsinn und Kombinationstalent aus diesen Projekten erkennbar. Und doch hat keines derselben sich allgemeine Anerkennung zu erringen vermocht. Denn jedes hat seine Vortheile, aber auch seine Nachtheile.

Schon die blosse Aufzählung einer Reihe von Namen aus der Masse der Erfinder giebt eine Vorstellung von der Vielseitigkeit der Versuche, das schwierige Problem zu lösen.

Es sind fast ausnahmslos Männer der Praxis, von denen diese Projekte ausgehen. Wir finden folgende Namen unter den Franzosen (23):

Banaré (1888); Bayot; Besson (1888); Brossard de Corbigny; Caffarena (Advokat, 1876); Chambeyron (1887); Charpy (1884); de Concarneau; Farcy; Galache (1874); Garbe (1879); Garcin (1878); Gaude; Guillon; Hautreux; Lanneluc; Maudet; Pagel; Peurée; Prève; Prompt (1864); Roux; Saintyves;

unter den Engländern und Nordamerikanern (16):

Bainbridge; Blow; Colomb; Coulston; Fletcher; Heathcote (1866); W. B. Hoff; Heckford; Hudson; Lagerwall; Lidstone; George Tracy Parry; Read; Snowman; Stretton; Wood;

unter den Oesterreichern (4):

Hopfgartner; von Littrow; von Taund-Szyll; Viscovich;

unter den Italienern (2):

Cambraggio; Gaetano Rella;

unter den Spaniern (2):

Giratt (Schiffskonstrukteur der spanischen Marine); Manzanos;

unter den Dänen (1):

Holm (1885);

unter den Deutschen (2):

C. H. Seemann (1886); Dr. A. Schmidt (1887).

Auswahlsweise sind einige dieser Vorschläge in den Fig. 258 bis 264 reproduzirt.

Fig. 258 ist das Doppellichtersystem von Hoff.

Fig. 259 ist das Doppellichtersystem von Parry.

Fig. 260 ist das Doppellichtersystem von v. Tound-Szyll.

Fig. 261 und 262 ist das Lichtsektorensystem von Holm.

Fig. 263 und 264 ist das Richtlichtersystem von Heathcote.

Das Lichtblitz- oder Flackerfeuersystem besteht im Zeigen resp. Abbrennen eines weissen, rothen, grünen Costonlichtes zur Kennzeichnung der Ruderlagen: Mittschiffs-, Steuerbord-, Backbordruder, sowie zur vermehrten Hinlenkung der Aufmerksamkeit auf den dem anderen Schiffe zugewendeten Bord.

Gegen jedes Doppellichtersystem spricht die Vermehrung der Lichter, gegen welche der Seemann eine „unüberwindliche Abneigung" aller Orten bislang an den Tag gelegt hat. In der That spielt die Kostenfrage hier auf kleineren Schiffen eine beachtenswerthe Rolle, nicht minder die Vermehrung der Arbeit des Trimmens der Lichter.

Das Lichtsektorensystem laborirt ebenfalls an dem Odium eines Zusatzlichtes und speziell dasjenige von Holm an der Zuertheilung eines rothen Sektors an die Steuerbord- und eines grünen an die Backbordseite, sowie der Verleihung eines weissen Lichtsektors an Segelschiffe. Siehe Fig. 262. (Für Segler würde das weisse Dampfertoplicht wegfallen und die Sektionslaterne als Zusatzlicht bleiben.)

Unpraktisch wird aber jedes Lichtsektorensystem, sobald es mehrere Farben in einer Laterne unmittelbar an einander grenzen lässt. Denn dann verschluckt in grösseren Entfernungen das weisse Licht jedes farbige und das rothe Licht das grüne gerade da, wo diese Lichter ihren grössten Werth haben sollen, nämlich auf den Grenzlinien der Segmente. Roth und grün sind antagonistische Farben, welche sich gegenseitig zerstören und daher nicht zugleich an einem und demselben leuchtenden Punkte wahrgenommen werden können. Während sie bei gleichzeitiger Einwirkung auf das Auge an derselben Stelle sich zerstören, rufen sie sich bei succesiver Einwirkung auf das Auge an derselben Stelle gegenseitig hervor.

Es sind ferner Bemühungen gemacht, durch die Stellung der 3 Lichter der Dampfschiffe im Verhältniss zu einander die Richtung (den gesteuerten Kurs) und die Drehbewegung der Schiffe annäherungsweise erkennbar zu machen.

Und zwar ist dieses in zweifacher Weise geschehen, entweder indem man das Höhenverhältniss des Toplichtes zu den Seitenlichtern bezw. dem unteren Richtlichte fixirte (Prompt's Idee), oder indem man das Seitenverhältniss winkelmässig festlegte (Heathcote's Idee).

Prompt's System, soweit es hierher gehört, greift zur Aushülfe eines Zusatzlichtes.

Man verwendet zu diesem Zwecke das gleichschenkelige rechtwinkelige Dreieck. Von den beiden Seiten des rechten Winkels ist die eine horizontal, die andere vertikal. Die Hypotenuse bildet mit der Vertikalen einen Winkel von 45 Grad. Der Berührungspunkt der Hypotenuse mit der Vertikalen ist der Standort des weissen Toplichtes der Vereinigungspunkt der Hypotenuse und der Horizontalen ist der Platz der jeweiligen Seitenlaterne bezw. des unteren Richtlichtes. Das Dreieck liegt gerade oder ungefähr in der Kiellinie, die Hypotenuse läuft stagweise nach vorne.

(Siehe Fig. 262a im Anhang.)

Erscheinen nun beide Lichter vertikal, so fährt das gesichtete Schiff gerade auf den Beobachter hin.

Bilden sie mit der supponirten Vertikalen einen Winkel von 45 Grad, so bilden Schiffskurs und Peilung einen rechten Winkel, das Schiff zeigt sich quer.

Die dazwischen liegenden Winkel ergeben folgende Zusammenstellung.

Neigungswinkel der Lichter.	Winkel des Kurses mit der Peilung.
0° 0′ 0″	0° 0′
11° 02′ 21″	11° 15′
20° 56′ 28″	22° 30′
29° 03′ 18″	33° 45′
35° 15′ 52″	45° 0′
39° 44′ 33″	56° 15′
42° 44′ 03″	67° 30′
44° 26′ 39″	78° 45′
45° 0′ 0″	90°

Es erhellt hieraus, dass innerhalb 2 Strich von vorne der Lichterwinkel und der Kurs-Peilungs-Winkel annäherungsweise gleich sind. Jenseits dieser Grenze nimmt letzterer in erheblich stärkerem Maasse zu als ersterer. Je mehr der Kurs sich im Verhältniss zur Peilung dem rechten Winkel nähert, um so lahmer wird das Lichtsignal der Neigung.

Das ist der Hauptmangel dieses Systems.

Ein weiterer Uebelstand liegt in der Verschiebung der gedachten Vertikalen sowohl durch die Stampf- resp. Setzbewegungen wie ganz besonders durch das Krängen des Schiffes und den hierdurch bewirkten Wechsel des Neigungswinkels.

Durch bewunderungswürdige Einfachheit ist das Heathcote'sche System, welches aber nur für Dampfer bestimmt ist, ausgezeichnet.

(Siehe Fig. 263 und 264 im Anhang.)

Heathcote ging von dem richtigen Gedanken aus, dass wichtiger, als zu wissen, ob die Ruderlage geändert sei, die sofortige Kenntniss des Kurses eines fremden Schiffes beim ersten Erblicken sei. Nun zeigt ein farbiges Bordlicht allein nicht den Kurs eines Schiffes an. Nothwendig aber ist es, den Kurs zu wissen, wenn man eine Kollision vermeiden will, wenigstens ist es zur Bestimmung der zur Verhütung von Kollisionen zu ergreifenden Maassregeln nothwendig, annäherungsweise, d. h. innerhalb 2 bis 3 Strich, zu wissen, welchen Kurs das andere Schiff steuert. Der Mangel dieser Kenntniss ist eine fruchtbare Quelle von Kollisionen. Er wird in einem gewissen Umfange durch ein fixirtes Verhältniss der Seitenstellung der permanenten Lichter zu einander auf Dampfern beseitigt.

Heathcote's System — das Seemann'sche ist nur eine Kopie desselben — zeigt an, dass der Kiel des anderen Schiffes, wenn farbiges und weisses Licht in einer Visirlinie (sit venia verbo) liegen, 4 Striche vom Beschauer abliegt, d. h. dass es einen Kurs von 4 Strich nach der Kehrseite der Peilung steuert.

Es zeigt aber nicht nur den Kurs, sondern auch die Kursänderung.

Z. B. weiss und grün in einer Linie (Fig. 264 H) zeigt einen Kurs von 4 Strich nach rechts von der Peilung.

Wandert grün nach links (Fig. 264 L) von weiss, so zeigt dies, dass das gesichtete Schiff über Steuerbord geht und bald roth zeigen wird: ein Beweiss, dass man seinen Bug kreuzt.

Wandert grün nach rechts (Fig. 264 J—G) von weiss, so zeigt dies, dass das gesichtete Schiff über Backbord geht und bald nichts mehr zeigen wird: ein Beweis, dass man unter dem Heck desselben passirt. Dieses Oeffnen und Schliessen, Auseinander- und Zusammentreten der Lichter ist in der Fig. 264 veranschaulicht.

Im Beihalt der Fig. 263 ergeben sich dann folgende Anhaltspunkte:

I. Roth rechts vom Toplicht in der Peilung von höchstens 2 Strich an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers bis zum Kreuzungspunkt ist kürzer als die meines Schiffes. Ich muss „hinten um".

II. Roth rechts vom Toplicht in der Peilung von 2 bis 4 Strich an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers bis zum Kreuzungspunkt ist länger als die meines Schiffes. Ich kann bei gleicher Fahrt vorüberkommen.

III. Roth gerade unter dem Toplicht

a) in der Peilung von 4 Strich an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers bis zum Kreuzungspunkt ist gerade so lang als die meines Schiffes;

b) in der Peilung bis zu 4 Strichen an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers ist kürzer als die meines Schiffes;

c) in der Peilung von 4 bis 8 Strich an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers ist länger als die meines Schiffes.

IV. Roth links vom Toplicht

a) in der Peilung bis nahezu 8 Strich an Steuerbord:

Die Kurslinie des gesichteten Dampfers bis zum Kreuzungspunkt ist kürzer als die meines Schiffes. Ich muss „hinten um";

b) in der Peilung von 8 Strich und etwas vorlicher an Steuerbord:

Ich kann vielleicht vorüberkommen! Besser: Stopp!

c) in der Peilung von über 8 bis zu 10 Strich an Steuerbord:

Divergirende Kurse!

(Siehe Fig. 264 im Anhang.)

A.	Das	Schiff	steuert	10	Striche	links	(WNW)	von	der	Peilungslinie	(N)
B.	„	„	„	8	„	„	(W)	„	„	„	„
C.	„	„	„	6	„	„	(WSW)	„	„	„	„
D.	„	„	„	4	„	„	(SW)	„	„	„	„
E.	„	„	„	2	„	„	(SSW)	„	„	„	„
F.	„	„	„		direkt		(S)	in	„	„	„
G.	„	„	„	2	Striche	rechts	(SSO)	von	„	„	„
H.	„	„	„	4	„	„	(SO)	„	„	„	„
I.	„	„	„	6	„	„	(OSO)	„	„	„	„
K.	„	„	„	8	„	„	(O)	„	„	„	„
L.	„	„	„	10	„	„	(ONO)	„	„	„	„

Peilungslinie: von a bis l zum weissen Licht.

Punktirter Pfeil: Kurs des Schiffes, dessen Lichter in Sicht sind.

Je niedriger das weisse Licht ist, um so deutlicher ist der Winkel. Daher ist die halbe Schiffsbreite als Höhe des weissen Lichtes besser, als das gleichseitige Dreieck.

Leider ist aber dann auf kleinen Schiffen weiss zu niedrig. Und was die Bordlichter anlangt, so ist der einzige Platz, wo ein kleiner tiefgeladener Dampfer mit niedrigem Freibord sie sicher führen kann, auf der oberen Brücke. Die Vortheile des Heathcote'schen Systems sind aber zu einleuchtend, um nicht auch auf kleinen Dampfern ihre Nutzbarmachung zu erstreben. So kam man hier zu dem Auskunftsmittel, die Seitenlaternen hinter dem Toplichte an der Brücke zu führen, so dass ein nahezu gleichschenkeliges Dreieck gebildet wurde nach der Regel:

Höhe des Topfeuers über Deck gleich Abstand der Seitenlaternen vom Toplaternenfall.

Diese Modifikation des Heathcote'schen Systems funktionirt nicht so expedit wie das Original.

Wo aber das Heathcote'sche System Anwendung finden kann, erfreut es sich rückhaltlosen Beifalls. Die Seitenlichter bleiben an Bord, ein Zusatzlicht wird nicht erfordert. Das ist seamanlike.

Aber — für Segelschiffe bleibt die Kalamität des heutigen Lichtersystems.

4. Endlich erscheint als eine Lücke des heutigen Signalsystems, dass es nur auf die Nacht-, nicht auf die Tagzeit rücksichtigt.

Nun ist aber das Aussehen eines Schraubendampfers mit beigesetzten Raasegeln demjenigen eines Seglers oft zum Verwechseln ähnlich.

Selbst der sichtbare Dampf ist kein absoluter Beweis dafür, dass der unter Segeln befindliche Dampfer die Dampfkraft benutzt. Denn es ist durchaus nicht so ungewöhnlich, z. B. auf Kriegsschiffen, bei ausgehobener Schraube doch die Feuer in Gang zu halten.

Bei Tage verhüllen zudem in vielen Lagen die Segel das unterscheidende Zeichen der Dampfer von den Segelschiffen, den Dampf.

Die geringe in der Regel niedrige Besegelung der Dampfer im Vergleich zu den Segelschiffen ist durchaus nicht ausnahmslos.

Sie findet sich nicht auf den besonders in der australischen Fahrt beschäftigten Segelschiffen mit Auxiliarschraube (den Auxiliardampfern).

Woran vollends — so fragt man mit Recht — erkennt man am Tage, dass ein Dampfschiff unter Segeln keinen Dampf auf hat, wenn es mit einem sogenannten Rauchverzehrer versehen ist und dieser funktionirt?

5. Was heisst: in Fahrt sein? (art. 3). Hieran schliesst sich die weitere Frage, was heisst: unter Dampf sein? (art. 1).

Hierüber schweigt das Gesetz. Ist ein beigedreht liegender Dampfer in Fahrt, wenn er einen Lootsen, Passagiere, Schiffbrüchige aufnimmt oder absetzt, wenn er Waaren übernimmt oder an Leichter abgiebt? Wenn ja, so hat er dem Damfer an Steuerbord und jedem Segler auszuweichen; wenn nein, wie hat er seine Lage zu kennzeichnen, da er nicht durch Unfall manöverirunfähig ist?

Das Gesetz schweigt. Darüber besteht kein Zweifel, dass ein Ausweichemanöver in dieser Situation das Boot oder den Leichter und die Menschen an Bord

derselben in die grösste Gefahr bringen kann, zumal wenn von dem Gegendampfer resp. -Segler aus die Situation nicht erkennbar ist, etwa weil das Boot durch den beigedrehten Dampfer verdeckt wird.

art. 4.

Das Gesetz enthält keine Anordnung einer unterschiedlichen Lichterführung für Segelschiffe, welche andere Schiffe schleppen, und für geschleppte Dampfschiffe, und ebenso wenig ein Unterscheidungssignal für schleppende Dampfer bei Tage.

Wie viele Schiffe darf ein Dampfer in Tau nehmen?

Wenn ein Dampfer nicht ein Schiff, sondern ein Floss, einen Caisson, oder dergleichen mehr schleppt, hat er dann etwa nicht das Schleppersignal zu führen?

Man denke an den englischen Dampfer, der die „Nadel der Kleopatra" nach London schleppte.

art. 5.

Das Gesetz unterscheidet nicht, ob ein Schiff willkürlich, kraft Selbstbestimmung des Führers, sich bewegt oder lediglich dahin getrieben wird, wohin Wind und Wellen es treiben, als Spiel der Wellen.

Jedes dieser Schiffe ist in Fahrt, also auch ein beigedrehtes Schiff.

Es fragt sich, ob diese Ignorirung des Unterschiedes in Art und Maass der Schiffsbewegung sich rechtfertigt.

Ein Taucherschiff, welches mit Bergungsarbeiten beschäftigt ist, ist gewiss manöverirunfähig, aber nicht durch Unfall, sondern in Ausübung seines Berufes.

Es darf also nicht die Unfallslichter führen.

Die Rücksichten, welche die Gesetzgebung für die Telegraphenkabel gezeigt hat, lässt sie für Bergungsdampfer etc. vermissen.

Wie weit sollen die Unfallslichter scheinen?

art. 8.

Das Gesetz kennt ein Ankersignal für vor Anker liegende Schiffe bei Nacht.

Es kennt kein Ankersignal für vor Anker liegende Schiffe bei Tage.

Es kennt kein Verankerungssignal für zu Anker gehende, also am Anker törnende Schiffe, weder bei Tage noch bei Nacht.

Es kennt kein besonderes Signal für die mit oder vor schleppendem Anker treibenden Schiffe.

Entspricht diese Behandlung aller nicht fest vor Anker liegenden Schiffe als in Fahrt befindlichen Schiffe den doch unverkennbaren Verschiedenheiten der Lage und den Bedürfnissen des Verkehrs?

Namentlich hinsichtlich der am Anker aufdrehenden Schiffe ist darüber Klage geführt worden, dass bei Nacht der plötzliche Lichterwechsel resp. das plötzliche Auftauchen oder Verschwinden beider Lichter störend auf die Kalkulation des Führers eines sich nähernden Schiffes wirke und ihn leicht über die Lage und den Zustand des auftörnenden Schiffes täusche.

Ein Beispiel wird den Fall veranschaulichen.

(Siehe Fig. 265 im Anhang.)

Wind SOzO.

Strom N.

A ist ein Beimwinder mit Steuerbordhalsen.

B ist ein Raumwinder, welcher zu Anker geht und in a und b sein rothes Licht zeigt.

In c verschwindet das rothe Licht, während A in 3 sich befindet.

Von c—g sieht A überall kein Licht und avancirt bis 7.

Hier sieht A vielleicht das grüne Licht in g, da B in f hat Anker fallen lassen und nun mit Wind und Strom schnell törnt (einschwoit). Kollision in h resp. zwischen g und h.

art. 9.

Die Lootsenschiffe sollen nur ein weisses Licht führen, ausserdem alle 15 Minuten ein Flackerfeuer zeigen.

Da das weisse Licht Lage und Kurs des Lootsenbootes nicht erkennen lässt, so wünscht man in Lootsenkreisen eine gesetzliche Bestimmung dahingehend, dass die herankommenden Schiffe zwar Kurs halten, aber die Fahrt mindern sollen, während die Lootsenschiffe sich zu klaren haben.

In Schifferkreisen sieht man ferner eine Lücke in dem Mangel der Unterscheidung der Lootsen verschiedener Häfen auf derselben Station, weil durch das Warten auf den richtigen Lootsen manche Tide verloren geht. Insbesondere hat man in Vorschlag gebracht, dem einen Lootsen Blaufeuer, dem anderen Rothfeuer zuzutheilen.

Dass letzteres erheblich theurer ist, dürfte bekannt sein.

Liegt z. B. ein Lootsschooner 200 Tage im Jahre auf der Station und rechnet man die Nacht zu rund 10 Stunden, so hat derselbe im Jahr (200 Tage $\times$ 10 Stunden $\times$ 4 Feuer pro Stunde) 8000 Rothfeuer zu zeigen. Nun kostet ein Rothfeuer, welches 1 Minute brennt, etwa 60 Pfennige, so dass für einen Lootsschoner pro Jahr ca. 4800 Mark Kosten erwachsen würden, während das gewöhnliche Flackerfeuer noch nicht $^1/_{10}$ dieses Kostenaufwandes erfordert.

Mit Recht verlangt man jedoch, dass im Falle der Annäherung anderer Schiffe das Lootsenboot öfter als alle Viertelstunde ein Flackerfeuer zeige, und sieht in der Minimalforderung der 15 Minuten ohne Unterschied, ob Schiffe in der Nähe sind oder nicht, eine bedenkliche Lücke.

art. 10.

Die Lückenhaftigkeit der Verordnung vom 16. Februar 1881 ist unverkennbar. Wollte man zum alten historischen Fischerlicht zurückkehren, so ist in der That nicht abzusehen, warum man nur offenen Fahrzeugen, wozu auch die mit Halbdeck versehenen zu rechnen sind, dasselbe konzedirte und nicht auch den mit ganzem Deck versehenen Fischerbooten. Auch erscheint es kaum gerechtfertigt, die in der Natur der Sache liegenden Differenzen, ob das Fischerfahrzeug seine Netze ausgesetzt oder eingenommen hat, ob es bei der Arbeit segelt oder stillliegt, zu ignoriren.

Auch Tagsignale fehlen im Gesetz zur Charakterisirung der verschiedenen Fangmethoden (Treibnetz- und Angelleinenfischer einer- und Schleppnetzfischer andererseits). Endlich fehlt jede Platzanweisung und Sichtweitefixirung für das Fischerlicht.

art. 11.

Das alternative Hecklicht ist in durchaus unzulänglicher Weise definirt, nämlich gar nicht, wenn man von der in dem Worte „zeigen“ enthaltenen Bestimmung, dass es nicht stationär sein darf, absieht.

Das Hecklicht sollte aber schon aus dem Grunde stationär sein, weil auf kleinen Schiffen häufig der Schiffer oder Bestmann am Ruder stehen muss, während der einzige disponible Matrose oder Junge sich vorne auf Ausguck befindet, also Niemand da ist, welcher das Hecklicht oder Flackerfeuer hinten zeigen kann.

Die Hecklaterne darf auch keine Kugellaterne sein, da ihre Aufgabe nur in der Bestreuung des dunklen Winkels hinter den Seitenlaternen mit Lichtstrahlen besteht.

Das Hecklicht darf demnach nicht über eine rechtwinklig zur Kiellinie am Heck gezogenen Linie nach vorwärts leuchten und die Strahlen der farbigen Seitenlichter in nahen Abstand vom Schiffe kreuzen, so dass beide zu gleicher Zeit (weiss und roth oder grün) sichtbar sind.

Es ist eine Uebertretung des art. 2, ein festes permanentes Hecklicht zu führen. Denn ein festes Licht ist ein „anderes" im Sinne des art. 2 als das Hecklicht des art. 11, welches nur ein gezeigtes ist.

art. 12.

Die Lückenhaftigkeit dieses Nebelschallsignalsystems liegt auf der Hand.

Für den mit halbem Winde segelnden Raumwinder fehlt anscheinend jedes Signal. Eine Unterscheidung der Raumsegler, je nachdem dieselben den Wind von Backbord oder von Steuerbord haben, ist nicht gemacht.

Das Uebergehen des Falles eines wendenden sowie eines halsenden Seglers ist keine Lücke. Das wendende Schiff ist z. B., so lange der Wind auf Steuerbord steht (vorlicher als dwars), bis zum In-den-Wind-schiessen hinsichtlich der Signalpflicht ein Steuerbordhalser und muss 1 Ton geben. Sobald es den Wind von Backbord ein hat, muss es 2 Töne blasen, also vom Momente des Drehens durch den Wind an.

Das halsende Schiff ist zeitweilig Beimwinder, zeitweilig Schiff mit dem Winde achterlicher als dwars.

Eine Minimaltonstärke festzusetzen, hat das Gesetz verabsäumt.

Allen Schallsignalen haftet eine Schwäche an. Sie können den Wind nicht überwinden. Die Glocke — das Zeichen für Alles, was festliegt — ist fast nur bei stillem Wetter hörbar, die anderen Signale bei windigem Wetter deutlich nur unter dem Winde.

Das ist die Klippe, welche jedem Kurssignalsysteme droht.

Ihrer sind ausserordentlich viele erdacht. Als „unus pro multis" sei das Barker'sche hier angeführt.

Das von Barker vorgeschlagene Kurssignalsystem bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall ist im folgenden Schema niedergelegt, in welchem der lange Strich (—) einen langen Ton und der kurze Haken (◡) einen kurzen Ton bezeichnet.

Das System ist auf Dampf- und Segelschiffe berechnet.

Wind	Signal	Versfuss
N	— ◡ ◡	Daktylus
NO	— ◡ ◡ ◡	Erster Päon
O	— ◡ —	Amphimaker oder Kretikus
SO	— ◡ ◡ —	Choriambus
S	◡ ◡ —	Anapäst
SW	◡ ◡ ◡ —	Vierter Päon
W	◡ — ◡	Amphibrachys
NW	◡ ◡ ◡ ◡	Dipyrrhichius

Für die Kardinalstriche sind 3 theilige, für die Interkardinalstriche 4 theilige Versfüsse gewählt. Für NW ist der Antispast (◡ — — ◡) wohl deshalb nicht proponirt, weil er ein schleppendes und wenig markantes Signal liefert.

Gegen dieses Signalsystem sprechen, wie vielleicht gegen jedes, drei Gründe:

1. Es ist nur brauchbar für zwei Schiffe, und auch dann nur unter günstigen Verhältnissen. Die örtliche Nähe von drei und mehr Schiffen giebt zu einem Signalkonzerte Anlass, welches nicht orientirt, sondern verwirrt. Dazu kommt, dass der im Ohr nachtönende Lärm des eigenen Nebelsignales nur zu häufig die Apperzeption des fremden beeinträchtigt. Für zwei Schiffe ist es nur dann von Nutzen, wenn über die Richtung, aus welcher das Signal kommt, kein Zweifel besteht. Wann ist das aber im Nebel der Fall? Nicht nur kann die Richtung, aus welcher ein Ton kommt, sehr oft auch nur mit annähernder Sicherheit nicht ausgemacht werden, sie ist nicht selten in Folge des See-Echos geradezu irreleitend.
2. Es ist zu komplizirt und stellt an Gedächtniss und Fassungskraft der Seeleute zu hohe Anforderungen. Die grosse Zahl der Küstenschiffer und Fischer, vielleicht die Mehrzahl der Schiffer auf kleiner und viele derer auf grosser Fahrt wird durch den Gebrauch dieser Signale mehr Unheil als Heil stiften. Die Wahrscheinlichkeit verderblicher Missverständnisse ist eine sehr grosse.
3. Es ist nicht ausreichend.

 Welches Signal sollen die Schiffsführer geben, welche NNO, ONO, OSO, SSO, SSW, WSW, WNW, NNW anliegen? Das nach rechts oder das nach links zunächstliegende? Oder sollen diese Kurse verboten sein? Auch da, wo ein Abgehen von denselben Gefahr bringt, z. B. auf Untiefen führt, oder auch nur Kursverlust, z. B. Verlust der gewonnenen Höhe, zur Folge hat? Kann man auch nur Letzteres für die grosse Zahl von 8 Strichen billigerweise verlangen?

 Die kurzfertige Bejahung dieser Fragen dürfte in den Augen der Seefahrer als der Muth naiver Ignoranz erscheinen.

art. 13.

Als vor Jahren in England eine Enquête über das Verhalten der Schiffsführer in Nebel stattfand, und zwar unter der Zusicherung der Verschweigung der Zeugennamen, da ergab sich das für Eingeweihte nicht überraschende Resultat, dass seitens der Dampfschiffsführer ganz allgemein und seitens der Segelschiffer ziemlich allgemein das Verbot, im Nebel anders als mit mässiger Geschwindigkeit zu fahren, übertreten wird.

Einzelne Zeugen erkannten das Gesetzwidrige ihrer Handlungen an, andere beriefen sich geradezu auf eine Usance, wieder andere auf eine Zwangslage, alle aber hielten sich für entschuldigt.

Hierzu ist Folgendes zu bemerken:

Was als Usance, Gebrauch etc. im Verkehre sich breit macht, ist oft nur eine allmählich entstandene Unsitte, die lediglich durch die Breite und Tiefe ihrer Geltung (die sie unterschiedslos in allen Schichten der Bevölkerung bezw. bei gewissen

Klassen derselben aufweist) im Laufe der Jahre und Jahrzehnte mit dem Scheine unantastbarer und unerschütterlicher Rechtsanschauung umhüllt worden ist.

Anfangs war man sich im Klaren, eine unerlaubte Handlung vorzunehmen. Nach dem fast regelmässig glücklichen Verlauf der Manipulation wuchs der Muth, sie zu wagen, und ging allmählich in die Selbsttäuschung über, dass man gar nichts Strafbares begehe.

Das Geständniss des unbehaglichen Schuldgefühls erstirbt unter dem durch die allgemeine Unsitte erzeugten Sicherheitsgefühl.

Aber auch der natürliche Muth ist innerhalb der Schranken gewissenhafter Prüfung und Ueberlegung zu halten, um nicht zur Schuld zu werden.

Einen wesentlichen Theil der Schuld an dem unsinnigen Jagen durch den dicksten Nebel trägt das Publikum selbst. Die Passagiere wollen schnelle Reisen machen und die Kaufleute Expeditionen auf den Stichtag haben.

Grösser aber noch ist die Schuld der Rheder, welche, obgleich sie aus den Kapitänsberichten und den Schiffsjournalen ersehen, dass bei Nebel die grössten oder keine geringeren Distanzen als bei gutem Wetter gemacht sind, sich ganz passiv verhalten.

Ja es kommt sogar vor, dass sie ihrem Kapitän Vorwürfe wegen seines gesetzmässigen Verhaltens im Nebel machen und ihn darauf verweisen, dass das Schiff ja versichert sei, dass der Kapitän mehr Gefahr laufe, sein Schiff zu verlieren (nämlich durch Aus-dem-Dienst-gejagt-werden), wenn er im Nebel still liege als wenn er darauf los dampfe.

Vielfach interessiren sie ihre Kapitäne an der Uebertretung des Gesetzes durch Provisionen für rasche Reisen. Das Gleiche thun zuweilen die Maschinenbauer, welche neue Maschinen geliefert haben, für die erste Reise mit demselben.

Es ist kein stichhaltiger Grund, dass bei strengem Verbot des Jagens durch Nacht und Nebel man mit anderen Nationen nicht konkurriren könne.

Das ist die Logik: Andere sind leichtsinnig, also müssen wir es auch sein.

Seit der unterseeische Telegraph besteht, ist keine so strenge Forderung mehr nach schnellen Fahrten anzuerkennen.

Die materiellen Interessen mächtiger Privatgesellschaften stellen sich allerdings der Humanität entgegen. Ihre Macht beruht auf Geld, auf der Verwandtschaft mit den an der Regierung betheiligten Personen, auf der Identität der Personen der Gesellschaft und Regierung.

Ferner gehört die Verringerung des Interesses des Einzelnen an der Integrität seines Eigenthums zu den Schattenseiten der Assekuranz, welche als Privatbetrieb keine Gegenmotive zu schaffen gewillt ist.

Als Gründe der Abneigung der Schiffer gegen das Stoppen und Rückwärtsgehen, besonders im Nebel, figuriren:

1. in engen und vielbefahrenen Gewässern, besonders in solchen, in welchen ein Strom setzt: der bei häufig wiederholten Stoppen fast unvermeidliche Verlust des Bestecks.

 Allein das Besteck geht im Nebel so wie so verloren, mehr oder weniger stets, und kann bei hellem Wetter jederzeit wiedergewonnen werden.

2. bei Dampfsteuerapparaten: das Stillstehen des Ruders, falls der Dampf für das Ruder in den Kondensator geht.
3. der Lärm des abblasenden Dampfes, welcher entfernte fremde Nebelsignale übertönt, und die Erzeugung eines künstlichen Nebels, besonders bei kaltem Wetter und achterlichem Winde, um die ganze Kommandobrücke anlässlich des Ausströmens des Dampfes über Wasser aussenbords.

 Diese beiden Uebelstände lassen sich dadurch beseitigen, dass der ausströmende Dampf unter Wasser geleitet wird.
4. falsche Scham vor dem Lächeln und den Glossen der auf der Brücke dabei stehenden Offiziere und Lootsen.
5. Rücksichtnahme auf das durch häufige Aenderung des Maschinenganges irritirte und verstimmte Maschinenpersonal.

 Das sind aber vielmehr Gründe zur Verschärfung der Strafsatzungen des § 145 des Strafgesetzbuches und der Seemannsordnung, soweit sie die Disziplin auf dem Schiffe betreffen.

Der Begriff „mässige Geschwindigkeit" ist bekanntlich ein relativer.

Auf hoher See kann man auf den Strom als Faktor der Fahrgeschwindigkeit keine Rücksicht nehmen, weil der Vergleichungs- und Erkennungsmaassstab fehlt, da ja alle übrigen Schiffe auch in Bewegung sind, wohl aber auf Flüssen, wo man das Ufer sieht.

Bei zwei in Bewegung befindlichen Schiffen ist überdies der Strom irrelevant, da für das Verhältniss derselben zu einander nur die Fahrt durchs Wasser bedeutend ist.

Dagegen kommt es auf den Weg über den Grund an im Verhältniss eines Schiffes in Fahrt zu einem vor Anker liegenden.

Denn das Schiff vor Anker macht so viel Weg durchs Wasser, als der Strom läuft, aber keinen Weg über den Grund, abgesehen vom Schwoien.

Das mit dem Strom laufende Schiff macht über Grund

1. die Anzahl Meilen, welche der Strom läuft, z. B. 4 Meilen über Grund,
2. die Anzahl Meilen, welche Dampf oder Segel es treiben, z. B. 4 „ durchs Wasser

total 8 Meilen über Grund.

Bei der Frage der Minderung der Fahrt in Nebel kommt auf Revieren, wo man auf ankernde Schiffe zu rechnen hat, die Ortsversetzung durch den Strom über Grund in Betracht. Sie ist zu der Eigenfahrt des Schiffes zu addiren, so dass also ein Schiff, welches mit 4 Meilen Strom läuft und 4 Knoten Fahrt durchs Wasser macht, in Wahrheit 8 Knoten fährt, weil es 8 Knoten über den Grund läuft im Verhältniss zu einem vor Anker liegenden Schiffe. Dagegen im Verhältniss zu einem in Bewegung befindlichen Schiffe macht es nur 4 Knoten Fahrt, nämlich den Weg durchs Wasser.

Umgekehrt macht ein Schiff von 8 Knoten Fahrt gegen einen Strom von 6 Knoten nur 2 Meilen Fahrt im Verhältniss zu einem vor Anker liegenden Schiffe, und seine 8 meilige Fahrt kann sehr wohl als eine mässige im Sinne des Gesetzes gelten.

Dagegen kann unter Umständen jede Fahrt, auch die allergeringste, als eine „nicht mässige", d. h. zur Verhütung von Kollisionen nicht dienliche, gelten, und dann

bleibt eben zur Beseitigung von Kollisionsgefahren nur das Einstellen der Fahrt, nämlich auf See das Beidrehen, auf Ankergrund das Zu-Anker-Gehen.

Von allen Lücken des ganzen Gesetzes ist diese die praktisch bedeutsamste und bedauerlichste.

So wie der Artikel jetzt lautet, ertheilt er geradezu eine Erlaubniss, in jedem Nebel, auch dem dicksten, zu fahren.

Es ist klar, dass „dickes Wetter“ einen Gegensatz hat im klaren Wetter, aber dazwischen liegen unendlich viele Stufen, und es wäre gewiss gut, wenn das Gesetz genauer bestimmte, wann im Sinne des art. 13 „schon“ eine Fahrtmässigung vorzunehmen ist. Denn in praxi erfolgt sie, wenn überhaupt, „erst“ dann, wenn man nur einige Schiffslängen Sehraum vor sich hat.

art. 14.

Das Gesetz enthält keine Bestimmung über das Ausweichen zweier mit denselben Halsen (über denselben Bug liegenden) segelnden Beimwinder, von denen also nothwendig der eine luvwärts, der andere leewärts fährt.

Der art. 12 der Verordnung von 1871 hatte diesen Fall vorgesehen. Hiernach wich jedes Segelschiff über dem Winde jedem Segelschiffe unter dem Winde, welches den Wind von derselben Seite hatte.

Also der Backbordhalser wich dem in Lee aufkneifenden Backbordhalser und der Steuerbordhalser wich dem in Lee aufkneifenden Steuerbordhalser. Diese Lösung war alles eher als glücklich zu nennen.

Im heutigen art. 14 ist dieser Fall nicht vorgesehen und fällt daher unter die Generalklausel des art. 24. Hiernach muss das in Lee aufkneifende Schiff aus dem Wege gehen.

Denn der Beimwinder zu Luv müsste, wenn er zum Ausweichen verpflichtet sein sollte, entweder in den Wind schiessen, d. h. sich zeitweilig steuerlos machen, oder über Stag gehen, d. h. die Segelstellung ändern, oder gar abfallen und, in den vom Beimwinder in Lee besetzten Raum steuernd, die Kollisionsgefahr in vielen, wenn nicht den meisten, Fällen zu einer akuten machen. Der Segler in Lee dagegen, welcher durch blosse Ruderdrehung seinen Kurs ändern kann, ohne die Segel zu rühren, indem er abhält, darf nicht verlangen, dass der Segler über dem Winde ein Manöver unternimmt, welches eine Aenderung der Segelstellung erheischt. Ein solches Ansinnen wäre ein Verstoss gegen die Regeln guter Seemannschaft. Hiergegen verschlägt auch das Argument nichts, dass das Schiff über dem Winde dem Segler in Lee den Wind stiehlt, sobald die Segel des ersteren die des letzteren decken. Denn diese Situation wird erst durch das Kurshalten des an Lee aufkneifenden Schiffes herbeigeführt und ihre Beseitigung steht bei ihm, da es in Lee freien Seeraum hat.

Der Fall ist zwar selten, da das aufkneifende Schiff in der Regel ein überholendes sein wird, kommt aber doch hin und wieder vor. Die Konvergenz der Kurse ist am häufigsten dadurch herbeigeführt, dass ein Schooner näher am Winde liegen kann als das Raaschiff.

Im Hinblick auf die Thatsache, dass ein weitverbreiteter Sprachgebrauch von einem Schiffe, welches z. B. bis zu 5 Strich an den Wind gehen kann und vielleicht 7 Strich vom Winde segelt, sagt, es habe 2 Strich raumen Wind, wird vielfach auf

den Mangel einer Definition von „raumer Wind“ im art. 14 als auf eine Lücke im Gesetze hingewiesen.

art. 15.

Dieser Artikel enthält von allen Artikeln die detaillirteste Bestimmung für eine der seltensten Kombinationen, falls art. 3 d annäherungsweise in Vollzug gesetzt ist. Aber das wichtigste Glied im Detail fehlt; die Bestimmung wie weit das Ueberschiessen der Lichter über dem falschen Bug tolerirt werden soll.

Ganz unpraktisch ist der Vorschlag, den Kreuzungspunkt der Strahlen auf einen fixirten Abstand vom Bug zu setzen. Denn mit der Verschiedenheit der Schiffsbreiten variirt in diesem Falle der Kreuzungswinkel. Und in dieser Thatsache liegt eine eminente Gefahr.

Die Kollision der Dampfer „Cimbria“ und „Sultan“, welche früher schon in Bezug genommen wurde, ist ein Beispiel dafür.

Will das Gesetz seine böse Lücke ausfüllen, so muss es den Kreuzungswinkel selbst, nicht den Abstand desselben vom Buge, fixiren.

Ein Winkel von $1/2$ Strich zwischen Kielrichtung und Grenze des falschen Bordlichtes ergiebt auf 2 Seemeilen Abstand eine Sichtbarkeit dieses falschen Bordlichtes bis auf 370 Meter rechtwinkelig von der Kielrichtung.

Bei einem Winkel von $1/4$ Strich würde ein Ueberscheinen an der Zweimeilengrenze von 185 Metern statthaben.

art. 19.

Das Gesetz entscheidet nicht, welches Kurssignal das für das Verhalten beider Schiffe entscheidende sein soll, wenn beide Schiffsführer gleichzeitig oder in unmittelbarem Anschluss an einander Kurssignale geben, deren Befolgung eine Kollision zur Folge haben muss. Für den Fall der Gleichzeitigkeit in der Abgabe der Signale giebt es keine andere Abhülfe als das Umstellen der Maschinen auf volle Kraft rückwärts oder bei genügender Entfernung bald das Beharren bei der signalisirten Kursänderung, bald der schleunige Uebergang zum Komplementärsignal und -Kurs auf Seite des einen der beiden Schiffer.

Im Falle der Aufeinanderfolge der beiden Signale sollte die strickte Priorität der Zeit entscheiden und diese sollte nach dem Beginne, nicht nach der Beendigung der Signale berechnet werden.

Ein besonderes Signal für das Kurshalten, so wünschenswerth es im Einzelfalle sein kann, dürfte wegen der Gefahr des Missbrauches durch den zum Ausweichen verpflichteten Schiffsführer schwerlich zu empfehlen sein.

Eine andere Frage ist, ob für ein Warnungssignal nicht in zwei Fällen ein wahres Bedürfniss besteht, nämlich:

1. In dem Falle, wo der zum Kurshalten verpflichtete Schiffsführer aus dem Zögern des zum Ausweichen verpflichteten Schiffers in der Erfüllung der Gesetzespflicht die Befürchtung schöpft, dass jener ihn übersehe und daher mangels einer Warnung seinen Obliegenheiten vielleicht nicht nachkommen werde.

 Das Signal würde besagen:

 „Gieb Achtung! Die Reihe, zu handeln, ist an Dir.“

2. In dem Falle, wo der zum Ausweichen verpflichtete Schiffsführer durch besondere Umstände, wie z. B. schwere Lenkbarkeit seines Schiffes, Be-

engung des disponibeln Manöverraumes durch andere Schiffe oder Untiefen u. s. w. sich ausser Stande sieht, seinen gesetzlichen Pflichten überhaupt oder ausreichend oder ohne eigenen Schaden nachzukommen, während der Gegner in der Lage ist, seinerseits durch geeignete Manöver dem drohenden Zusammenstosse vorzubeugen. Man frage sich z. B.: Was ist angemessener? dass das ausweichepflichtige Schiff auf den Strand laufe, nur damit das andere Schiff nicht nöthig habe, vom Kurse momentan abzugehen? oder dass das strassenberechtigte Schiff ausweiche, wenn hierdurch erreicht wird, dass beide Schiffe einander ohne Gefährde passiren?

Das Signal würde besagen:

„Achtung! Du musst aus dem Wege gehen, ich kann es nicht."

In beiden Fällen wird ein Warnungssignal, bestehe es nun in einem langen oder vier oder mehr kurzen Pfiffen oder im Gebrauche des Nebelhorns u. s. w., voraussichtlich von entschiedenem Nutzen sein. Heutzutage handelt jeder unter dem Zwange der Klausel der besonderen Umstände nach seinem Ermessen, ohne von der Auffassung, geschweige denn dem Einverständnisse, seines Gegners etwas Näheres zu wissen, und daher sehr oft — zu spät oder aber verkehrt.

Freilich soll man sich, ehe man zu einer gesetzlichen Bestimmung von Signalen dieser Art schreitet, die Zeitfrage klar machen.

Man wird dann vielleicht finden:

Ueberblicken der Lage, Erkenntniss derselben	=	5 Sekunden,
4 Töne à 2 Sekunden und 2 Sekunden Pause	=	16 „
der Gegner lässt das Ruder legen	=	15 „
		36 Sekunden.

Das bedeutet bei einer Fahrt von 9 Knoten auf jeder Seite schon eine zurückgelegte Wegstrecke von mehr als 330 Metern.

Es fehlen im Gesetze Kurssignale für Segelschiffe. Das Bedürfniss liegt da vor, wo bei Nacht viele Segelschiffe auf engem Seeraume aufkreuzen, auf Fischgründen, auf Flüssen u. s. w.

art. 20.

Es wird eine Definition des Begriffes Ueberholen im Gegensatz zum einfachen Kreuzen des Kurses vermisst.

II.

Als Fehler des Gesetzes sind diejenigen Bestimmungen anzusehen, welche zwar bestimmte Thatbestände im Auge haben, diese jedoch in die Zwangsjacke eines unbequemen Rechtssatzes zwingen und dergestalt durch unangemessene rechtliche Ordnung des Faktischen dem Verkehr nicht eine Wohlthat erweisen — was ihre Aufgabe ist —, sondern ihm sozusagen ein Bein stellen.

Dahin gehört zuerst

art. 1.

Im Beihalte des § 2 der Kaiserlichen Verordnung vom 16. Februar 1881 ergiebt sich, dass Dampf-, Segel- und Ruderboote, welche kein Verdeck haben (Dampfpinassen, Kutter, Schaluppen, Rettungsboote etc.) nur ein weisses Licht zu zeigen, nicht ständig zu führen haben. Aber ihre Ausweichepflicht ist in keiner Weise geregelt. Mag dies für die durch Dampf oder Segel bewegten offenen Boote auch ohne Belang

sein, da sie mangels einer Spezialbestimmung den allgemeinen Dampfer- resp. Seglerregeln unterstehen, so ist es doch ein Fehler, die Ruderboote der Diskretion des art. 24 anheimzustellen. Schliesslich sind doch die art. 14, 17, 20, 22 auch nur Anwendungen des Grundsatzes des art. 24. Aber eben weil ein kurzer Verstand nicht richtige Schlüsse zieht und ein guter Wille nicht allzeit und überall vorhanden ist, hat das Gesetz zu festen Detailbestimmungen sich veranlasst gefunden.

art. 3.

Es ist bereits gezeigt worden, dass der art. 3, d in Widerspruch steht mit dem art. 15. Und ein Widerspruch im Gesetze selbst ist stets ein Fehler. Wird art. 3 richtig ausgeführt, so ist die Anwendung des art. 15 bei Nacht innerhalb der Zweimeilenzone beseitigt, und es tritt an die Stelle desselben — bei Nacht — der art. 16. An der Grenze der Zweimeilenzone würde art. 15 auch bei Nacht seine Kraft behalten, hier aber gänzlich unpraktisch sein.

Wie wenig das heutige Lichtersystem mit den Ausweicheregeln für Segelschiffe in Einklang steht, ist bei art. 14 und in § 93 zu erörtern. Dort wird auch der Ort sein, die Fehlerquelle aufzudecken.

art. 5.

Dass dem manöverirunfähigen Dampfschiffe in Fahrt das weisse Toplicht entzogen ist, wird mit Unrecht als ein Fehler monirt. Denn da den manöverirunfähigen Schiffen ohne Unterschied alle manöverirfähigen Schiffe aus dem Wege gehen müssen, so ist es eben bedeutungslos, ob sie einem Dampfer oder Segler ausweichen.

Dagegen ist es ein Fehler, Unmögliches zu verlangen. Und das thut das Gesetz bezüglich der Placirung der Unfallslichter, indem es anordnet, dass sie alle drei an derselben Stelle wie das Dampfertoplicht geführt werden sollen, während selbstredend — was auch die Höhenbestimmung der Bälle erkennen lässt — nur das unterste Unfallslicht hier seinen Platz finden soll und kann.

Ein entschiedener Fehler ist es ferner, dem mit dem Strome über Grund treibenden manöverirunfähigen Schiffe das Führen der Seitenlichter zu verbieten. Denn wenn dieses Schiff auch keine Fahrt durchs Wasser macht, so unterliegt es doch einer stetigen und vielleicht sehr starken Ortsveränderung — man denke an die Strömung im Mersey, dem Bosporus, der Strasse von Gibraltar u. s. w. — und trägt auch seinerseits zur Realisirung des Momentes der gefährlichen Annäherung an vor Anker liegende Schiffe bei, gerade so wie das in Fahrt befindliche manöverirunfähige Schiff, welches den Strom nicht todtzusegeln vermag.

Gilt ein solches mit dem Strom treibendes Schiff als nicht in Fahrt, so muss es im Nebel etc. das Glockensignal geben, während das gegen den Strom vor dem Winde segelnde manöverirunfähige Schiff, welches keinen Weg gewinnt, drei Hornstösse zu geben hat. Das eine Schiff treibt z. B. auf der Elbe von Finkenwerder bis zur Lühe unter Glockenschlag, das andere kann bei Schulau trotz Segelns nicht über Schulau hinaufkommen mit Hörnerklang.

Ist das ein Widersinn, so ist es auch ein Fehler.

art. 9.

Für die Wahl eines einfachen weissen Lichtes als Fischerlicht sprechen gute Gründe.

Für die Wahl eines einfachen weissen Lichtes als Lootsenlicht fehlen gute Gründe.

Einem Schiffe, dessen Beruf es ist, anderen Schiffen auf konvergirenden Kursen sich zu nähern, einem Schiffe, welches sich planmässig in den Track aus- und einlaufender Schiffe legt (dort ist seine Station!), einem Schiffe, dessen Leben mit Kreuzen auf ein paar Quadratmeilen Seeraum ausgefüllt ist, einem solchen Schiffe die unterscheidenden Bordlichter nehmen, ist fehlerhaft, weil unvernünftig. Denn das heisst, Kollisionsbedingungen setzen, statt sie zu eliminiren.

art. 11.

Es ist gewiss unrichtig, das Gebot des Hecklichtzeigens auf den Fall des Ueberholtwerdens zu beschränken.

Voraussetzung für das Ueberholen ist eine Fortbewegung zweier Schiffe nach einer gleichen oder ähnlichen (ihr benachbarten) Richtung hin. Findet eine Fortbewegung in entgegengesetzter oder dieser nahen Richtung hin statt, z. B. das eine Schiff sackt über den Achtersteven, liegt mit dem Kopf auf den Wind, hat beigedreht etc., so kann man selbstredend nicht von einem Ueberholtwerden durch ein in der Heckrichtung sich näherndes Schiff reden. Ebenso selbstredend ist es aber, dass auch in solchen Fällen die Pflicht, ein Hecklicht zu zeigen, ins Leben tritt.

art. 12.

Der sogenannte Halbwinder ist zweifellos ein Raumwinder. Denn er segelt nicht beim (d. h. gegen den) Wind. Daher fällt er unter die Regeln a, c, d des art. 14 und hat jedem Beimwinder auszuweichen.

Trotzdem hat er nach art. 12 die Nebelsignale der Beimwinder zu geben. Folglich hat der Halbwinder, so lange es regnet oder schneit etc., das Strassenrecht des Beimwinders und, sobald es wieder aufklart, die Weichepflicht des Raumwinders. Und diese Metamorphose kann sich mehrmals täglicher und nächtlicher Weise wiederholen.

Sollten die Gesetzgeber hiermit einen bestimmten Zweck verfolgt haben, so hat das Gesetz ihn jedenfalls nicht ersichtlich gemacht.

Da auch die Natur der Sache und die Bedürfnisse des Verkehrs dieses qui pro quo nicht fordern, so wird man ohne Bedenken einen legislativen faux pas hier anzuerkennen haben.

art. 13.

Die fehlerhafte Redaktion dieses Artikels wurde bereits monirt. Der Sinn, dass kein Schiff (notabene: wenn es überhaupt nach Maassgabe der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers erlaubt ist, zu fahren) in Nebel anders als mit mässiger Geschwindigkeit fahren darf, ist allseitig anerkannt resp. nur mit ganz unzutreffenden Gründen zu widerlegen versucht worden.

art. 14.

Bei Tage geben die Seglerfahrregeln nur auf den sogenannten Demarkationslinien zu Zweifeln Anlass. Das ist Selbstverstand, und hiergegen giebt es auch keine Abhülfe.

Bei Nacht funktionirt das heutige Lichtersystem überaus mangelhaft. Das ist ebenfalls Selbstverstand, aber hiergegen giebt's Abhülfe und sollte daher Abhülfe geschaffen werden.

Beim heutigen Lichtersystem kann man nicht allemal erkennen, ob der Raumwinder den Wind von Backbord oder von Steuerbord ein hat und ob der Beimwinder mit Backbord- oder Steuerbordhalsen segelt. Zum Beispiel:

a) Der Backbordhalser am Winde hat Grün an Backbord von 2 Strich vorlicher bis 2 Strich achterlicher als dwars. Das Licht kann einem Backbordhalser am Winde, es kann aber auch einem Raumwinder angehören.

 Er hat Roth bis zu 2 Strich an Steuerbord (am Leebug) voraus. Der Lichtträger kann ein Steuerbordhalser beim Winde, aber auch ein Raumwinder sein.

b) Der Raumwinder mit halbem Wind von Backbord peilt Grün an Backbord von voraus bis zu 1 Strich. Der Gegensegler kann ein Vormwinder, er kann ein Steuerbordraumwinder sein.

 Er peilt — und das ist wohl der schwierigste Fall! — Grün von 2 bis etwas über 3 Strich an Backbord. Der Gegensegler kann sein: ein Vormwinder, ein Luvraumwinder, ein Steuerbordraumwinder.

c) Der Raumwinder mit Backstagswind von Backbord ein sichtet Grün von 2 bis 5 Strich an Backbordbug. Das kann einen Vormwinder so gut wie einen Steuerbordraumwinder darstellen.

 Er sichtet Grün 2 Strich vorlicher als dwars bis fast dwars an Backbord. Der Gegensegler kann sein: ein Vormwinder, ein Luvraumwinder, ein Steuerbordraumwinder.

Diese Fälle sind einzelne herausgegriffene Beispiele und lassen sich bei Annahme verschiedener Distanz und Fahrgeschwindigkeit ins Unendliche vermehrt denken.

Der Backbordraumwinder kann z. B. nicht ohne Weiteres erkennen, ob Grün den Wind von Steuerbord oder Backbord hat.

Der Backbordhalbwinder kann nicht sofort ausmachen, ob der Gegner platt vor dem Winde läuft oder den Wind von der anderen Seite raum hat.

Der Fehler des Gesetzes liegt darin, dass es die Seglerfahrregeln in Wirksamkeit treten lässt, obgleich es an einem Erkennungsmaassstabe dafür fehlt, ob der der Regel zu subsumirende Thatbestand vorliegt oder nicht. Der Schiffer weiss nicht, ob er einen Beimwinder oder Raumwinder oder Vormwinder vor sich hat, ob der Raumwinder, wenn er ein solcher ist, den Wind von Backbord oder Steuerbord ein hat; trotzdem soll er so handeln, als ob er dies wüsste.

Das ist irrationell!

Solche Zustände erklären Rechtssätze wie den folgenden:

„Im Zweifel ist jeder Zusammenstoss ein zufälliger.“

Solche Zustände sind der fruchtbare Boden für die „inscrutable cause, den doute dans les causes, die zweifelhafte Schuld“.

Dieser Boden ist aber nicht mehr der der Nautik, sondern der der Lotterie. Wahrlich, Caffarena hat Recht: Pauvres marins!

art. 15.

Der Begriff des „Steven auf Steven"-Fahrens ist für das Fahren bei Tage mathematisch genau bestimmt.

Die Definition für das Fahren bei Nacht umfasst bei unserem heutigen System der überschiessenden Bordlichter: Steven auf Steven, parallel laufende und kurskreuzende Dampfer.

Die Bedingung, dass beide Schiffer das end-on auch innerhalb der Zone des „beinahe" gleich auffassen müssen, macht den art. 15 bei Tage in der Hauptsache unpraktisch. Denn woher soll ich wissen, wie mein Gegner sieht und was ihm als „beinahe" erscheint?

Die bildliche Redewendung „wenn jedes der beiden Schiffe sieht", ist zwar in einem Gesetzestext recht unelegant, hat sich aber in der nautischen Literatur eingebürgert.

art. 18.

Das absolute Gebot, dass **jedes** Dampfschiff bei Annäherung an ein anderes Schiff auf konvergirenden Kursen (nur diese sind, vom Sogg bei parallelen Kursen abgesehen, gefährliche Kurse) die Fahrt mindern soll, passt nicht

1. für den Kurshalter, unter dessen Heck der weichepflichtige Dampfer zu passiren bestrebt ist; denn das Fahrtmindern erschwert resp. vereitelt diesen Zweck;
2. für keinen Dampfer, also auch nicht für den weichepflichtigen, in den dem Kreuzen des Buges des Gegners vorausgehenden Momenten und während des Prozesses dieses Vorüberlaufens;
3. für den ausserhalb des Einflusses des Soggs überholenden Dampfer. Denn bei geringer Fahrtdifferenz käme dieses Gebot einem Verbote des Ueberholens gleich;
4. für das Schiff, welches überholt wird, in den letzten Momenten des Prozesses des Eingeholtwerdens. Denn in vielen Fällen wird hierdurch der in die Berechnung des Ueberholers gezogene Raum zum Ausweichen diesem beschränkt oder gar genommen werden.

art. 25.

Des Redaktionsfehlers dieses Artikels (worden sind statt: sind oder werden) ist bereits früher Erwähnung geschehen.

Endlich ist im Hülfeleistungsgesetz die sogenannte Kundgebungspflicht an weniger strenge Bedingungen („ohne Gefahr") als die sogenannte Beistandspflicht („ohne erhebliche Gefahr") geknüpft.

Dem gesunden Menschenverstand will es nicht einleuchten, warum der Schiffer von der leichter zu erfüllenden Pflicht schon entbunden sein soll, wenn ihm die Erfüllung der schwereren noch obliegt.

Ebenso ist es schwer einzusehen, warum ein Schiffer, der eine Kollision zwischen zwei anderen Schiffen herbeigeführt hat, ohne selbst mit seinem Schiffe in dieselbe hineingezogen zu werden, oder der ein anderes Schiff z. B. durch Aufkneifen in Lee auf eine Untiefe gedrängt und zum Stranden gebracht hat, von der gesetzlichen Beistandspflicht frei sein soll.

§ 93.

Reformvorschläge.

Die Zahl der Reformvorschläge, welche von berufener und unberufener Seite (zumeist von letzterer) zum Strassenrechte auf See gemacht sind, ist Legion. Die Projektenmacher haben sich nicht immer die Mahnung Jesus Sirachs (Kap. 5 V. 14) vor Augen gehalten:

> Verstehst du die Sache, so unterrichte deinen Nächsten; wo nicht, so halte dein Maul zu.

Ein Beispiel bietet der nachfolgende Brief, welcher an den Vorsitzenden des Seeamtes zu Hamburg gelegentlich der „Cimbria"-Untersuchung gerichtet ist:

> Cöln, den 26. Januar 1883.
>
> Anlässlich der in jüngster Zeit mehrfach vorgekommenen Zusammenstösse von Schiffen bei Nebel erlaube ich mir, einen Vorschlag zu machen.
>
> Diejenigen Schiffe, welche bei Eintritt von Nebel nicht still liegen wollen, dürfen sich nur rückwärts bewegen. Beim Eintritt des Nebels müssen daher diejenigen Schiffe, welche ihren Kurs fortsetzen wollen, sofort wenden und die Maschine rückwärts gehen lassen. Hierdurch würde zunächst die Möglichkeit ausgeschlossen, sich mit so grosser Schnelligkeit zu bewegen, wie dies wohl bisher in manchen Fällen geschehen haben (sic!) mag. Bei einem etwaigen Zusammenstoss würde aber das Hintertheil nie so grossen Schaden anrichten können, wie das Vordertheil. Ausserdem würden noch die Bedingungen zu stellen sein:
>
> 1. dass der äussere Rand des Hintertheils mit einer dicken Fütterung aus geeignetem Stoff versehen werden muss, um bei einem etwaigen Zusammenstoss die Wirkung möglichst zu verringern;
> 2. darf das Steuerruder nicht über den äusseren Rand des Decks vorstehen, damit das Ruder bei einem etwaigen Zusammenstoss mit dem anderen Schiffe garnicht in Berührung kommt. Hierdurch würde zunächst das Ruder selbst nicht beschädigt werden können und würde auch das Ruder dem entgegenkommenden Schiffe keinen Schaden zufügen können.
>
> Auch dürfte es sich empfehlen, dass bei Eintritt des Nebels auf den einzelnen Meerestheilen immer nur nach zwei Richtungen, also entweder nur von Norden nach Süden und von Süden nach Norden, oder nur von Osten nach Westen und von Westen nach Osten gefahren würde. Auf diese Weise würde nie ein Schiff das andere in die Seite treffen können, sondern die Schiffe würden bei der Annahme des Zwanges zum Rückwärtsfahren stets nur mit den Hintertheilen sich gegenseitig treffen.
>
> Achtungsvoll
>
> C. Eisen, Holzmarkt 29.

Es scheint hierzu jede andere Bemerkung als: „Risum teneatis amici" überflüssig!

Durchaus ernst zu nehmen, aber in dem Streben nach Vereinfachung auf die

Spitze getrieben, sind die Vorschläge von William Stirling Lacon, die eben ihrer Einseitigkeit wegen zu Absurditäten führen.

Ein Quellenwerk ersten Ranges bilden für jeden künftigen Schriftsteller über das Strassenrecht die Protokolle der Verhandlungen der Washingtoner Konferenz. Eine Fundgrube treffender Bemerkungen einzelner Seeschiffer und Marineoffiziere bietet sich hier dar. Nur schade, dass dieselben neben den Juristen, die zum Theil mit ermüdender Länge gesprochen haben, verhältnissmässig selten zu Worte gekommen sind.

Aber es ist ein alter Erfahrungssatz, dass bei Massenabstimmungen selten etwas Gescheidtes herauskommt, selbst wenn die Masse aus lauter intelligenten Individuen sich zusammensetzt. Das hat drei Gründe.

Einmal sind grosse Versammlungen nur für eine bemessene Zeit zusammenzuhalten und das Arbeitspensum wird regelmässig mit sehr ungleichem Arbeitsaufwand bewältigt. Die Zeitklemme macht sich fast immer geltend. Sodann ist es gerade hier, wo die Redegewandtheit, die Debattirkunst ihre schädlichsten Erfolge erzielt. Einzelne oratorisch veranlagte Personen, die trotz dürftiger Sachkunde und des perfekten Mangels eigener fruchtbarer Gedanken doch — wie man sich vulgär ausdrückt — über Alles, was verlangt wird, angenehm zu „schmusen“ verstehen, reden den einen Theil der Zuhörer mürbe und ziehen einen anderen mit gleichfalls unzulänglicher Sachkunde in ihr Lager hinüber. Endlich macht sich die Ueberlegenheit der sogenannten Referenten — gewöhnlich Autoritäten in einer Spezialfrage — auch dann geltend, wenn diese in grossartiger Einseitigkeit höchst fragwürdige Theorien verfechten. Denn da sie den Stoff in höherem Grade als die Mehrzahl der Versammelten beherrschen, tragen sie bei einiger Eloquenz gewöhnlich den Sieg über ihre Gegner davon.

Die Abstimmung ergiebt schliesslich die Zahl der Stimmen, aber nicht das Gewicht der Gründe. Und so kommt es, dass das Resultat der Berathung oft weit unter der Güte der Erwägungen steht, welche zu demselben geführt haben.

Diese Erfahrung bleibt sogar den kleinsten Versammlungen, den Richterkollegien, nicht erspart. Daher denn auch erfahrene Rechtsanwälte, wenn ihnen die Person des Referenten bekannt geworden ist (sie merken es gewöhnlich an den interrogationes in jure oder an dem emsigen Notizenmachen), so häufig das Urtheil vorauszusagen vermögen. Wer erkennt z. B. an gewissen Reichsgerichtserkenntnissen nicht die von Buri'sche Kausalitätslehre in ihrer ganzen Nacktheit?

Und das gilt auch von den Beschlüssen der Washingtoner Konferenz, von denen ein grosser Theil Zeugniss dafür ablegt, dass Majoritäten nur zufällige Produkte sind.

Zwei Probleme boten sich der Konferenz dar, von denen das eine bis zu einem gewissen Grade lösbar ist, das andere mit den heutigen Mitteln der Technik noch nicht sich lösen lässt. Das lösbare hat die Konferenz ungelöst gelassen, an dem unlösbaren hat sie sich vergeblich versucht.

So hat sie in beiden Beziehungen Schiffbruch gelitten.

Schon vor dem Zusammentritt der Konferenz hatte der Papenburger Nautische Verein die treffende Bemerkung gemacht:

> Wir glauben nicht, dass Physik und Mechanik bereits in der Lage sind, den Seefahrern Licht- und Schallsignale an die Hand zu geben, die

auf genügende Entfernung bei unsichtigem Wetter so zu erkennen sind, dass sie nicht allein mit Sicherheit den Kurs eines Schiffes notifiziren, sondern auch die Vermischung solcher Signale von 2 oder mehr in Sicht- oder Hörweite befindlichen Schiffen ausschliessen. — — — — —

Bevor aber den Seeleuten Signalapparate zur Verfügung gestellt werden können, welche zu dem eben erwähnten Zweck mit Sicherheit und leicht gehandhabt werden können, dürfte jedes gesetzliche Vorschreiben kursanzeigender Signale mit unberechenbaren Gefahren verbunden sein.

Das Konglomerat von Nebelsignalen, welches der art. 15 des Washingtoner Entwurfes vorschlägt, dürfte „mit unberechenbaren Gefahren verbunden sein".

Die schwächste Seite des heutigen Strassenrechtes ergiebt sich aus der Kombination von Lichtersatz und Seglerfahrregeln. Der Aufgabe, dieses Leck im Rechtssystem zu stopfen, ist die Konferenz aus dem Wege gegangen.

Ihr erster überhaupt gefasster Beschluss ging dahin, die Lichter unverändert zu lassen, und später hatten die Seglerfahrregeln das gleiche Schicksal.

Für die Reformvorschläge, welche im Nachfolgenden gemacht werden, ist die Form eines Gesetzentwurfes mit Motiven unter vergleichender Zusammenstellung mit dem jetzt geltenden Strassenrechte gewählt.

Das geltende Recht.

art. 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf **ist,** als Segelschiff.

Dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf **ist,** mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

Reform-Entwurf.

art. 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf **fährt oder augenblicklich zu fahren bereit ist,** als Segelschiff.

Dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf **fährt oder augenblicklich zu fahren bereit ist,** mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

Jedes sonstwie durch Maschinenkraft bewegte Schiff gilt im Sinne dieser Regeln als Dampfschiff.

Ein Schiff ist im Sinne dieser Regeln in Fahrt, wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande oder an Bojen etc. befestigt ist, noch an Grund sitzt.

Als raumer Wind im Sinne dieser Regeln gilt nur derjenige, welcher mit der Kielrichtung des Schiffes einen Winkel von mindestens 8 Strichen einschliesst.

Ein überholendes Schiff im Sinne dieser Regeln ist dasjenige, welches

a) bei Nacht einem stillliegenden oder einem treibenden oder langsamer

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

art. 3.

Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) an oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als 6 Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes 6 Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles weisses Licht, so eingerichtet und

Reform-Entwurf. (Forts.)

fahrenden Schiffe aus einer Richtung, welche hinter dem Lichtsektor der Positionslichter desselben liegt, sich nähert;

b) bei Tage einem stillliegenden oder einem treibenden oder langsamer fahrenden Schiffe hinter der Richtung querab (achterlicher als dwars) sich nähert.

Gefahr des Zusammenstossens im Sinne dieser Regeln ist jede Möglichkeit, unmittelbare Gefahr die Wahrscheinlichkeit des Zusammenstossens.

Als mässig im Sinne dieser Regeln gilt diejenige Fahrgeschwindigkeit, aus welcher ein Schiff innerhalb der Hälfte der Sichtweite der Atmosphäre zum Stillstand gebracht (ausser Fahrt gesetzt) werden kann.

Das Wort „Stoppen" im Sinne dieser Regeln soll auf die Fahrt des Schiffes und nicht auf den Gang der Maschine Bezug haben.

art. 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

art. 3.

Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist **oder geschleppt wird,** führen:

1. **bei Tage** vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, einen schwarzen Ball von 65 Centimeter Durchmesser,

2. **bei Nacht:**

a) an oder vor dem Fockmast, oder **wenn es keinen Fockmast hat, auf dem Vorderschiffe,** in einer Höhe von nicht weniger als **10** (resp. **8**) Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes **10** (**8**) Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger

Das geltende Recht. (Forts.)

angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;

b) **an der Steuerbordseite ein grünes Licht,** so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

c) **an der Backbordseite ein rothes Licht,** so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Licht-

Reform-Entwurf. (Forts.)

als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, **jedoch nicht höher als 12 Meter** ein helles weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist;

b) **2 Meter unter dem Lichte ad a ein doppelfarbiges Licht,** so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von **16** Kompassstrichen wirft, und zwar **ein grünes Licht** von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord und **ein rothes Licht von 4 Strich vor bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab** (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

c) **2 Meter unter dem Lichte ad b ein doppelfarbiges Licht,** so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von **16** Kompassstrichen wirft, und zwar **ein rothes Licht** von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord und

Das geltende Recht. (Forts.)

stärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

d) die Laternen dieser grünen und rothen **Seitenlichter** müssen an der Binnenbordseite mit **Schirmen** versehen sein, welche mindestens 1 Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

art. 4.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den **Seiten**lichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als **1** Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das

Reform-Entwurf. (Forts.)

ein grünes Licht von 4 Strich vor bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

d) **über dem Heck ein weisses Licht,** so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompassstrichen wirft, und zwar 6 Strich nach jeder Seite, von 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) bis recht achteraus, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar ist;

e) die Laternen dieser Lichter müssen **in Bügeln** (kardanischem Gehäuse) derart aufgehängt sein, dass sie bei Neigungen des Schiffes nach der Seite **stets lothrecht** stehen;

f) bei einer **Fahrgeschwindigkeit von mehr als 12 Knoten** muss die Lichtstärke derart sein, dass das weisse Licht auf eine Entfernung von mindestens **7** Seemeilen und die farbigen Lichter auf eine Entfernung von mindestens **3** Seemeilen sichtbar sind.

art. 4.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff **oder sonstigen grösseren Körper** schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen **bei Nacht** ausser den **doppelfarbigen** Lichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als **2** Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Licht-

Das geltende Recht. (Forts.)

weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

art. 5.

Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manöverirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das **weisse** Licht zu führen haben, und wenn es ein Dampfschiff ist, statt des **weissen** Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als **1** Meter von einander entfernt, führen.

Reform-Entwurf. (Forts.)

stärke sein und muss **das untere** an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben. **Bei Tage** muss es senkrecht über dem schwarzen Ball und nicht weniger als **2** Meter von demselben entfernt einen zweiten gleichen Ball führen.

Ein **Segelschiff,** welches ein anderes Schiff schleppt, muss **bei Nacht** mindestens 2 Meter hoch über dem doppelfarbigen Lichte ein grünes Licht führen, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite und von derselben Lichtstärke wie die in art. 3 unter b und c genannten Lichter; und **bei Tage** an der Stelle des doppelfarbigen Lichtes einen schwarzen dreieckigen Körper von 65 Centimetern Höhe und Breite führen.

art. 5.

Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches

a) **durch Unfall oder in Folge von Rettungs- oder Bergungsarbeiten** nicht manöverirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe die **doppelfarbigen** Lichter zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des **weissen und der doppelfarbigen** Lichter drei rothe Lichter **von derselben Lichtstärke wie die doppelfarbigen Lichter,** in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als **2** Meter von einander entfernt, führen.

Das geltende Recht. (Forts.)

Bei Tage muss es vor den Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeder von 65 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als 1 Meter von einander entfernt, führen.

Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manöverirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die obgenannten Schiffe dürfen, wenn sie **keine Fahrt durchs Wasser machen,** die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

Reform-Entwurf. (Forts.)

Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeden von 65 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als **2** Meter von einander entfernt, führen.

b) **ein Telegraphenkabel** legt, aufnimmt oder auffischt, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe die **doppelfarbigen** Lichter zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weissen und der doppelfarbigen Lichter drei Lichter von derselben Lichtstärke wie die doppelfarbigen Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als 2 Meter von einander entfernt, führen. Das **oberste und unterste dieser Lichter muss roth, das mittlere weiss sein.**

Bei Tage muss es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei Bälle oder Körper, jeden von 65 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als **2** Meter von einander entfernt, führen. Der oberste und unterste dieser Bälle muss kugelförmig und von rother Farbe, der **mittlere rhombisch** geformt und von weisser Farbe sein.

Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manöverirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die obgenannten Schiffe dürfen, wenn sie **festliegen oder an Grund sitzen,** die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 6.

Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch art. 3 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichtes, welches es niemals führen darf.

Reform-Entwurf. (Forts.)

Der Artikel 11 leidet in diesem Falle keine Anwendung.

art. 6.

Ein Segelschiff muss, wenn es in Fahrt ist oder geschleppt wird, führen:

a) **an oder vor dem Fockmast ein doppelfarbiges Licht** von derselben Einrichtung und Lichtstärke wie dasjenige, welches in art. 3, sub b und d für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben ist,

b) **an der Steuerbordseite** ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 6 Kompassstrichen wirft, und zwar von 4 Strich vor bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

c) **an der Backbordseite** ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist;

d) die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite durch Schirme geschützt sein; niemals darf **das rothe Licht** über die Mittschiffslinie hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 7.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeugs zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirm versehen sein.

art. 8.

Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muss ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar wird.

Reform-Entwurf. (Forts.)

art. 7.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeugs zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht **nicht weiter nach vorne als 4 Strich** und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirm versehen sein.

art. 8.

Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muss **bei Nacht auf dem Vorderschiffe** ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar wird.

Ein zweites weisses Licht muss es in gleicher Art und Einrichtung **auf dem Hinterschiffe** oder, wenn es nur einen Mast hat, hinter demselben führen. Bei Tage muss es in gleicher Weise einen rhombisch geformten schwarzen Körper führen.

Das geltende Recht. (Forts.)

Reform-Entwurf. (Forts.)

Ein **am Anker aufdrehendes** (zu Anker gehendes) Schiff hat bei Nacht so lange, bis es stromrecht liegt, unausgesetzt ein Flackerfeuer zu zeigen, und darf nicht früher an Stelle der Positionslichter oder des Fahrtballes das Ankersignal heissen. Bei Tage hat es bei Annäherung anderer Schiffe für die gleiche Zeitdauer eine schwarze Flagge von der doppelten Grösse der Nationalflagge zu heissen.

Das geltende Recht:

art. 9.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat **nicht** die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, **sondern** ein weisses über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und ausserdem mindestens alle **15** Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

Reform-Entwurf:

art. 9.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter zu führen und ausserdem mindestens alle 15 Minuten, **bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen jedoch mindestens alle 5 Minuten ein Buntfeuer** oder gleichzeitig mehrere Flackerfeuer zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

Das geltende Recht:

art. 10.

Aufgehoben durch den § 1 und ersetzt durch den § 2 der Kaiserlichen Verordnung, betreffend die Suspension des art. 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, vom 16. Februar 1881, welcher lautet:

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weisses Licht zu zeigen.

Ausserdem **können** dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen.

Reform-Entwurf:

art. 10.

Fischerfahrzeuge und offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von derselben Art und Einrichtung wie das im art. 8 genannte Licht zu führen.

Ausserdem **müssen** dieselben bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen eines Flackerfeuers und, falls sie mit der Fangarbeit beschäftigt sind, gleichzeitig eines Flackerfeuers im Vorderschiff und eines zweiten im Hinterschiffe sich bedienen.

Bei Tage müssen Fischerfahrzeuge so hoch als angängig einen Fischkorb hissen, so lange sie fischen.

Fischerfahrzeuge müssen, so lange

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 11.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

art. 12.

Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder einem **anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat** versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Reform-Entwurf. (Forts.)

sie mit dem **Treibnetz** oder mit **Angelleinen** fischen, zwei weisse Lichter da, wo sie am besten gesehen werden können, führen. Diese Lichter müssen so angebracht sein, dass ihr vertikaler und ihr horizontaler Abstand nicht kleiner als 2 Meter ist.

Das untere muss das vordere und beide müssen von solcher Lichtstärke und so eingerichtet sein, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar wird. Bei Tage treten an die Stelle dieser Lichter zwei Fischkörbe.

Diese Bestimmungen finden auf Fischdampfer und sogenannte Dampftrawler, wenn sie nicht mit dem Fischen beschäftigt sind, keine Anwendung.

art. 11.

Ein Schiff, welches **still- oder beigedreht liegt (die Segel back gelegt hat) oder treibt,** muss bei Nacht das in art. 8 vorgeschriebene weisse Licht und mindestens 2 Meter über demselben ein grünes Licht von gleicher Art und Lichtstärke führen, und bei Tage über dem rhombisch geformten Körper einen kugelförmigen schwarzen Ball führen.

art. 12.

Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife versehen sein, welche so angebracht ist, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke, **Schrillpfeife und Klapper.** Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichem Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke, **Schrillpfeife und Klapper** versehen sein.

Das geltende Recht. (Forts.)

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden:

a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife **oder einem anderen Dampfsignalapparat** mindestens alle 2 Minuten einen langgezogenen Ton geben.

b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle 2 Minuten, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle 2 Minuten die Glocke läuten.

art. 13.

Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, **muss** bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

Reform-Entwurf. (Forts.)

Bei Nebel, Schneefall, **Hagelschauern, Regengüssen** oder dickem Wetter, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden:

a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife mindestens alle 2 Minuten einen langgezogenen Ton geben.

b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle 2 Minuten, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es vor dem Winde segelt, drei auf einander folgende Töne geben. Wenn es mit halbem Winde oder mit dem Winde achterlicher als dwars von Steuerbord ein segelt, so muss es die Schrillpfeife, und, wenn es mit halbem Winde oder mit dem Winde achterlicher als dwars von Backbord ein segelt, die Klapper gebrauchen.

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche **vor Anker oder still- oder beigedreht liegen oder treiben,** müssen mindestens alle 2 Minuten die Glocke läuten.

art. 13.

Kein Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, **darf** bei Nebel, Schneefall, **Hagelschauern, Regengüssen** oder dickem Wetter anders als mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

So oft und so lange eine mässige Fahrt die Gefahr des Zusammenstossens nicht ausschliesst, muss jedes Schiff überall, wo es ohne Erhöhung der Gefahren ausführbar ist, auf Ankergrund **vor Anker gehen** und, wo kein Ankergrund ist, **beidrehen** oder stillliegen.

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 14.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

b) Ein Schiff, welches mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe, welches mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

Reform-Entwurf. (Forts.)

art. 14.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

A. Bei Tage:

a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

b) Ein Schiff, welches mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe, welches mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e) Wenn beide Schiffe mit denselben Halsen beim Winde segeln, so muss das leewärts befindliche Schiff dem luvwärts befindlichen aus dem Wege gehen.

f) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

B. Bei Nacht:

a) Segelschiffe müssen bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen die in art. 12 unter b) genannten Signale geben und die bei Tage geltenden obigen Regeln befolgen.

b) Sind die Signale nicht hörbar oder bleiben Zweifel bestehen, so muss — ausser im Falle sub e) — das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 15.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn 2 Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass **beide Seiten**lichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht **das rothe** Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, **oder das grüne** Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn **beide farbigen Seiten**lichter anderswo als voraus in Sicht sind.

Reform-Entwurf. (Forts.)

art. 15.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, nicht aber dann, wenn 2 Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass **ein rothes und ein grünes** Licht des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht **ein grünes** Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn **beide farbigen** Lichter anderswo als voraus in Sicht sind.

Stehen sich je eines der gleichen farbigen Lichter beider Schiffe beinahe recht voraus gegenüber, so dass durch Annäherung der Schiffe zu einander unter Beibehaltung der Kurse Gefahr

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 16.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

art. 17.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

art. 18.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine Fahrt mindern **oder, wenn nöthig,** stoppen **und** rückwärts gehen.

art. 19.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

1 kurzer Ton bedeutet:
„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“.

2 kurze Töne bedeuten:
„ich richte meinen Kurs nach Backbord“.

Reform-Entwurf. (Forts.)

des Zusammenstossens entsteht, so muss, wenn das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen Lichte des anderen gegenübersteht, jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren, und wenn das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen Lichte des anderen gegenübersteht, jedes Schiff seinen Kurs nach Backbord ändern, damit sie einander an Steuerbordseite passiren.

art. 16.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

art. 17.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

art. 18.

Ein Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, **muss, wenn nöthig,** seine Fahrt mindern **oder** stoppen (sich ausser Fahrt setzen) **oder** rückwärts gehen.

art. 19.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so darf es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

1 kurzer Ton bedeutet:
„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“.

2 kurze Töne bedeuten:
„ich richte meinen Kurs nach Backbord“.

Das geltende Recht. (Forts.)

3 kurze Töne bedeuten:

„ich gehe mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt. Werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

art. 20.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

Reform-Entwurf. (Forts.)

3 kurze Töne bedeuten:

„meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt. Werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

Jedes nach diesen Regeln zum Kurshalten verpflichtete Schiff darf ein anderes in Sicht befindliches Schiff durch einen Gewehrschuss auf die Gefahr des Zusammenstossens aufmerksam machen.

art. 20.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff

a) beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen;
b) wenn es in Fahrt ist,
 1. jedem Ruderboote aus dem Wege gehen,
 2. jedem Schiffe, welches still oder beigedreht liegt (die Segel back gelegt hat) oder treibt, aus dem Wege gehen,
 3. jedem vor Anker oder am Lande oder anderweitig befestigten oder an Grund sitzenden Schiffe aus dem Wege gehen,
 4. jedem Schleppzuge aus dem Wege gehen,
 5. jedem Fischerfahrzeuge, welches sein Fischereigeschirr ausgesetzt oder zu Wasser hat (fischt), aus dem Wege gehen.

Diese Regel gilt nicht für das Verhalten von zwei oder mehr Schleppzügen zu einander. Jeder Schleppzug hat den unter 1, 2, 3 und 5 genannten Fahrzeugen auszuweichen.

Auf das gegenseitige Verhalten von

Das geltende Recht. (Forts.)

art. 21.

In engen Fahrwassern muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

art. 22.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

art. 23.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

art. 24.

Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische

Reform-Entwurf. (Forts.)

Ruderbooten finden die für Dampfer gegebenen Regeln analoge Anwendung.

Jedes Ruderboot hat den unter 2, 3 und 5 genannten Fahrzeugen auszuweichen.

Das Verhalten von Fischerfahrzeugen zu einander soll sich nach den Bestimmungen der Haager Konvention vom 6. Mai 1882 richten.

art. 21.

In engen Fahrwassern muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

art. 22.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Kurs **und, so lange dadurch die Gefahr des Zusammenstossens nicht erhöht wird, auch seine Fahrt** beibehalten.

art. 23.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften **entschuldbar oder** nothwendig machen.

art. 24.

Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische

Das geltende Recht. (Forts.)

Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

art. 25.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen **worden sind.**

art. 26.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen **worden sind.**

Reform-Entwurf. (Forts.)

Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

art. 25.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen **sind oder werden.**

art. 26.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen **sind oder werden.**

art. 1.

Die Fortbildung des Strassenrechts auf See beruht theilweise in einer gesetzlichen Fixirung des aus dem art. 24 zu ziehenden Details (Gebot guter Seemannschaft), d. h. natürlich nur für regelmässig wiederkehrende gleichartige Fälle.

Zu diesen so zu sagen selbstverständlichen, weil aus der Natur der Sache geschöpften Rechtssätzen gehören die Definitionen des art. 1, für die ein Bedürfniss in der Doppelthatsache nautischen Missverständnisses und richterlichen Fehlspruches sich geltend gemacht hat.

Die Begründung der proponirten Rechtssätze ist im Theil I und im 2. Kapitel des Theil II gegeben.

art. 3 bis 7 und 14.

Ein zweckentsprechendes Lichtersystem muss so eingerichtet sein, dass

1. die Thatsache der Gefahr in Folge der Annäherung zweier Schiffe rechtzeitig konstirt;
2. der Führer des weichepflichtigen Schiffes regelmässig nicht später als der des Kurshalters die Situation zu übersehen und zu beurtheilen in den Stand gesetzt ist;
3. eine ungefähre Gissung des Kurses des begegnenden Schiffes nach Maassgabe des eigenen Kurses und der Peilung dadurch ermöglicht wird;
4. es für alle Schiffsgattungen passend und dienlich ist.

Dem ersten und zweiten Erfordernisse wird genügt durch Beschaffung einer ausreichenden Stärke der Lichtquelle und Sorge für eine hinlänglich hohe Position über dem Wasserspiegel,

dem dritten durch Konstruktion geeigneter Lichtwinkel und Herstellung einer bestimmten Relation zwischen den Plätzen der Lichter,

dem vierten durch diejenige Einfachheit der Form, welche mit den ersten drei Anforderungen vereinbar ist.

I.

Um für ein Licht eine bestimmte Sehweite zu garantiren, ist zweierlei erforderlich, eine gewisse Höhe über dem Meeresspiegel und eine gewisse Stärke der Lichtquelle.

Je höher das Licht über dem Meeresspiegel placirt ist, um so weiter ist sein Horizont, je tiefer es hängt, um so näher ist seine Kimm. Da nun der Bord der kleineren die See befahrenden Fahrzeuge sich nur wenig über das Niveau des Meeres erhebt, so muss die Kimm zum Ausgangspunkt für die Bestimmung der Minimalhöhe der Schiffslaternen genommen werden, da sie ein fixirter Faktor in allen Fällen ist. Die Erfahrung hat gelehrt, dass die für die Führer mittlerer und kleiner Seeschiffe zum Ueberlegen und erfolgreichen Ausführen eines Manövers völlig genügende Zeit, ins Räumliche übersetzt, sich in der Zweimeilenzone repräsentirt.

Diese Entfernung erfordert eine Minimalhöhe des Lichtes von etwas mehr als 1 Meter über dem Wasser. Auf diese Entfernung muss das Licht deutlich und klar sichtbar sein. Wie deutlich und klar? So deutlich und klar, dass es auf die Entfernung von 3 Seemeilen noch unterschiedlich als roth oder grün, wenn auch nicht mehr mit voller Klarheit und Deutlichkeit, erkannt werden kann. Die Zweimeilenzone ist die Minimalgrenze der zweifelsfreien Erkennbarkeit der farbigen Lichter auf den ersten Blick hin.

Der Zweck der Lichterführung ist Kenntlichmachung des Gegners in einer Entfernung und innerhalb eines Zeitraumes, welche zur Beurtheilung der Sachlage, Ueberlegung der zu ergreifenden Maassnahmen und Ausführung der als nothwendig oder erspriesslich erachteten Segel-, Ruder- und Maschinenmanöver nach Maassgabe der Fahrgeschwindigkeit der Schiffe hinreichend sind.

Das ausschlaggebende Moment ist also die Fahrgeschwindigkeit.

Für kleine Schiffe und Schiffe mittlerer Grösse genügt durchgehends die Zweimeilenzone vollauf.

Für Schiffe, deren Maximalfahrgeschwindigkeit 10 bezw. 12 Seemeilen und mehr in der Stunde beträgt, stellt der Abstand von 2 Seemeilen kaum noch die als wünschenswerth zu erachtende Zeit zur Verfügung.

Hier könnte das Gesetz daher füglich die doppelte Sehweite vorschreiben. Es würde dann an die Stelle eines einfachen Rechtssatzes über die Sichtweite der Schiffslichter, welcher lediglich den theoretischen Vorzug der Kürze besitzt, ein zweifacher Rechtssatz sich stellen, welcher den Vorzug praktischer Wirksamkeit besitzt, weil er der eklatanten Verschiedenheit der thatsächlichen Verhältnisse Rechnung trägt und den wahren, bei der Tendenz des heutigen Schiffsbaues immer unabweislicher werdenden Bedürfnissen des Verkehrs gerecht wird.

Allerdings haftet der Spaltung der Schiffsmasse je nach der Maximalfahrgeschwindigkeit in zwei Gruppen, in die Gruppe der Schiffe von unter 10 resp. 12 Knoten und die Zehn- bezw. Zwölfknotenschiffe und darüber eine gewisse Willkürlichkeit an, die in der Nähe der Zehn- resp. Zwölfknotengrenze nach dies- und

jenseits fühlbar wird. Allein, wo der Verkehr nach einer festen Grenze, nach äusseren und sicheren Kriterien verlangt, da muss das Recht eben Durchschnitte machen.

Das Bedürfniss, Zeit zur Ueberlegung zu haben, ist bei dem Führer des grossen Schnelldampfers nicht im Mindesten geringer als bei dem Schiffer des kleinen Küstenfahrers. Und wenn das Gesetz ihm diese Ueberlegung zur Pflicht macht, so hat es seinerseits damit die Pflicht übernommen, die Bedingungen für die Möglichkeit dieser Ueberlegung zu schaffen, soweit es unter Schonung der berechtigten Interessen des Verkehrs möglich ist. Ein wesentliches Interesse der Schifffahrt ist die Schnelligkeit der Reisen, und das Gesetz schont dieses Interesse, wenn es dasselbe als eine Thatsache anerkennt und ihm, soweit nicht die Natur ein Halt gebietet, pflegende Unterstützung zu Theil werden lässt. Eines schickt sich eben nicht für Alle.

Die Sichtweite der Schiffslichter, welche für die langsame Kuff genügt, ist unzulänglich für den grossen Post- und Schnelldampfer.

Thatsächlich besteht schon heutzutage vielfach die hier vertheidigte Differenzirung in der Sichtweite der Schiffslaternen grosser, schneller und kleiner, langsamer Schiffe. Aber es fehlen dieser Thatsächlichkeit zwei wesentliche Attribute: die Allgemeingültigkeit und die gesetzliche Sanktion.

II.

Ein Strassenrecht, welches die Manöverirpflichten der sich auf See begegnenden Schiffe in zwei Klassen eintheilt, und die Lasten derartig vertheilt, dass der einen Partei die Pflicht auferlegt wird, im Kurse zu verharren, der anderen dagegen, aus dem Wege des Gegners zu gehen, also eventuell den Kurs zu ändern, und welches zu dem Behufe die Schiffsmasse im Prinzip in zwei Gruppen zerlegt, in die durch Segel und die durch Dampf bewegten Schiffe, indem es erstere zu Kurshaltern, letztere zu Weichepflichtigen stempelt — ein solches Strassenrecht handelt zweckmässig und der Natur der Sache entsprechend, wenn es dem Weichepflichtigen die Annäherung des Kurshalters zum Mindesten nicht um Vieles später kundgiebt, als Letzterem das Nahen des Ersteren.

Es wird also gut thun, für die Segler eine solche Lichterführung anzuordnen, dass dieselbe derjenigen der Dampfer wenigstens nicht erheblich inferior ist. Andernfalls würde eben durch dieses Strassenrecht die Gefahr geschaffen, dass die Ueberlegungsfrist vom ersten Sichten des Seglers seitens des Dampfschiffführers bis zur unmittelbaren Kollisionsgefahr eine zu geringe ist, um zu verhindern, dass der Segelschiffer in der Befürchtung eines bei fernerem Kurshalten unvermeidlichen Zusammenstosses seinen Kurs zu einer Zeit, wo dies auch der Dampfer that, und in einer Weise, welche der des Dampfers nicht sekundirt, ändert, und könnte so eine Kollision herbeigeführt werden, deren Bedingungen zu beseitigen, in der Hand des Gesetzgebers lag.

Diese Gefahr besteht heutzutage thatsächlich.

Die einfachste Lösung dieser Aufgabe drängt sich gleichsam von selbst auf, wenn man das Verhältniss der Sichtbarkeitsweite der weissen, rothen und grünen Laternen zu einander ins Auge fasst.

Dasselbe ist im Ungefähren wie 1 zu $^3/_4$ zu $^1/_2$, d. h. roth leuchtet ceteris paribus etwa $^3/_4$ so weit wie weiss, grün nur $^1/_2$ so weit wie weiss.

Hiernach wäre es möglich, dem grossen nur mit den farbigen Bordlichtern gekennzeichneten Dampfer die Anwesenheit des kleinen Seglers, wenn nicht schon früher, so doch jedenfalls ebenso früh wie die Anwesenheit des Dampfers dem Segler dadurch zu avertiren, dass man dem Segler als drittes Zusatzlicht zu den farbigen Bordlichtern das weisse Toplicht zuertheilte. Die Thatsache des Auftauchens eines weissen Lichtes würde alsdann für den Dampfer frühzeitig schon ein Avertisssement sein, sich auf ein etwaiges Rudermanöver vorzubereiten, sei es durch Abgabe des Achtungssignales in den Maschinenraum, sei es durch Verlangsamung des Maschinenganges, sei es auch nur durch das zeitige Bewusstwerden einer eventuellen Kollisionsgefahr und die hierdurch geschärfte Aufmerksamkeit.

Der Hinzutritt eines in Sicht kommenden Bordlichtes würde geeignet sein, die Art der Entschliessung und des Manövers zu verfrühen und das vorhin skizzirte, heutzutage bestehende Gefahrsmoment erheblich zu beschränken.

Heutzutage kann man aus dem Munde der Dampfschiffsführer nur leider allzu oft und zu allgemein, um an eine individuelle Beschönigung begangener Fehler zu glauben, die Klage hören:

> Ich sah den Gegner erst so spät, dass ich keine Zeit hatte, mich besser zu besinnen; als ich auswich, wich der Gegner ab; seine Laternen müssen schlecht gebrannt haben.

und aus dem Munde der Segelschiffer:

> Ich sah den Gegner lange vorher, aber er wich nicht aus; als ich, um nicht niedergerannt zu werden, abwich, wich er aus; meine Laternen brannten vorschriftsmässig und waren gut getrimmt; der Dampfer muss schlechten Ausguck gehalten haben.

Das heutige Lichtersystem giebt dem Segler die Bordlichter, dem Dampfer dagegen als Zusatzlicht noch das Toplicht, es befördert das unheimliche, zum Abweichen vom Kurse verleitende Gefühl der Segelschiffer, dass der sich stetig nähernde Dampfer nicht ausweichen wird, weil er schlechten Ausguck hält oder vom Segler ein Abweichen vom Kurse forciren will.

Das heutige Lichtersystem ist zweckwidrig und daher irrationell — wenn irgendwo, so hat hier das Wort „umgekehrt wird ein Schuh daraus" seine Gültigkeit —, aber seine Genesis giebt eine einfache Erklärung für seinen Bestand.

So lange das Segelschiff der alleinige Verkehrsträger zur See war, pflegte man usancemässig Nachts ein einziges weisses Licht zu führen und dasselbe, wenigstens seit dem 19. Jahrhundert, vielfach am Bugspriet zu führen. Die Dampfschifffahrt trat ins Leben, und die Verhältnisse änderten sich.

Im Jahre 1848 führte die englische Legislatur die Dampferlichter ein. Man gab jedem Bord ein Licht und liess das weisse Licht dabei bestehen. 10 Jahre später wandte sich die Gesetzgebung Englands auch den Segelschiffen zu, und, um sie von dem Dampfer zu unterscheiden, nahm man ihnen bei Zuertheilung der Bordlichter das weisse Toplicht.

So kam man auf ganz natürliche und wohl verständliche Weise zu einem prima facie unnatürlichen und unverständigen Resultate, welches als solches sich immer mehr herausstellen musste, je stetiger und allgemeiner die Fahrgeschwindigkeit der Dampfschiffe wuchs. Heutigen Tages ist es, wie gesagt, zu einer vielfach empfundenen Kalamität geworden.

Das heutige Lichtersystem beruht auf einer historischen Zufälligkeit, deren Widerstandskraft gegen Reformen hauptsächlich in der langjährigen praktischen Geltung liegt; das rationelle Lichtersystem, welches den heutzutage gesetzlichen Lichtersatz der Dampfer und Segler mit einander vertauscht, erscheint paradox, weil ungewöhnlich, und jedenfalls spricht gegen seine Einführung der wirkungsvolle Einwand, dass, nachdem die Seeleute sich fast fünf Dezennien hindurch einmal an das jetzt gültige System gewöhnt haben, die Umkehrung desselben ein Uebergangsstadium von Verwirrung schaffen würde, das mehr Unheil stiften könnte, als man von der Reform Heil zu erwarten berechtigt sei, oder dass wenigstens die Gefahren der Uebergangszeit in keinem acceptablen Verhältnisse zu den später hervortretenden Vortheilen der Aenderung stehen würden.

Aber auch unter Beibehaltung des heutigen Lichtersatzes für Dampfer und Segler lässt sich der erstrebte Vortheil früherer Kenntlichmachung der Segler wenigstens theilweise dadurch erreichen, dass man dem Segler ein Toplicht zuertheilt.

Dass dieses Seglertoplicht kein weisses sein darf, soll als selbstverständlich gelten. Dass es kein einfarbiges sein darf, ist selbstredend. Denn da nur Roth und Grün zur Verfügung stehen, so würde ja, wenn das Toplicht roth wäre, an Steuerbord ein rothes, und wenn das Toplicht grün wäre, an Backbord ein grünes Licht sichtbar sein, was dem Grundsatze der Bordbezeichnung durch eine ihr eigenthümliche Farbe widerstreiten würde.

Aus diesem Dilemma einen Ausweg zu finden, — das ist die Aufgabe. Mit der Lösung derselben eine weitergehende Kursanzeige, als sie das heutige System liefert, zu verbinden, — das ist das Problem.

III.

Und hier setzt die Reform des heutigen Lichtersystems ein.

Das heutige Lichtersystem ist ein Bordlichtersystem und als solches wegen seiner grossartigen Einfachheit beinahe genial zu nennen. Der praktische Nutzen dieses scharfsinnigen Gedankens ist aber in seiner Ausführung in dreifacher Weise geschmälert, ja geradezu verunstaltet.

Eine Kursgissung innerhalb der Grenzen von 10 Strichen ist in zahlreichen Fällen nahezu werthlos, weil völlig ungenügend.

Die Placirung der Bordlichter in der Horizontalen bewirkt eine dunkle Säule vor dem Schiffe, wenn dem art. 3 d, oder einen dunklen Winkel im ersten und eine Beleuchtung des entgegengesetzten Bordes durch das jeweilige spezifische konträre Bordlicht im entfernteren (zweiten) Raumabschnitte vor den Bugen, d. h. in der Richtung nach vorne, wenn dem art. 15 gehorsamt wird.

Der Einklang von Lichtersystem und Fahrregeln ist für Dampfer — hier sind die Fahrregeln reine Bordregeln — durchführbar, für Segler undurchführbar. Denn diese beherrscht die Windregel. Hieraus folgt, dass es, da Wind und Bord inkommensurable Grössen sind — denn der Bord ist eine konstante, der Wind eine variable Grösse —, bei dem heutigen Lichtersystem in sehr vielen Fällen unmöglich ist, zu bestimmen, mit welchen Halsen ein Schiff segelt resp. von welcher Seite es den Wind einstehen hat.

Der Backbordhalser beim Winde z. B. vermag beim Erblicken eines rothen

Lichtes voraus und 1 bis 2 Striche an Steuerbordbug nicht zu erkennen, an welcher Seite der Gegensegler den Wind hat und welchen Kurs er steuert.

Der Gegensegler kann ein Steuerbordhalser beim Winde sein.

Der Gegensegler kann ein Raumwinder sein.

Der Raumwinder mit dem Winde an Backbord z. B. vermag nicht ohne Weiteres auszumachen, ob das grüne Licht etwa 2 Strich an Backbord einem Steuerbordraumwinder oder einem Vormwinder angehört.

Er vermag ebenso wenig z. B. sofort zu erkennen, ob Roth 4 Strich an Steuerbord einen Backbordhalser beim Winde oder einen Raumwinder mit dem Winde an Backbord darstellt u. s. w. u. s. w.

Es wird speziell im Fall des art. 14 c als eine ganz unbillige Zumuthung empfunden, die das Manöver eines Schiffes bestimmenden Handlungen eines Schiffsführers von dem Umstande abhängig zu machen, ob das sich nähernde fremde Schiff den Wind auf der einen oder anderen Seite hat. Denn für eine klare Erkenntniss fehlt in den meisten Fällen jeder sichere Maassstab, und der Schiffer ist daher mehr oder minder vagen Vermuthungen preisgegeben. De Horsey hat zur Beseitigung oder richtiger Verminderung dieses Uebels vorgeschlagen, die Regel des raumen Windes auf verschiedenen Seiten (art. 14 c) ganz fallen zu lassen und die hieraus resultirenden Konstellationen der Regel des raumen Windes von derselben Seite (art. 14 d) zu unterstellen. Denn ob ein Schiff zu Luv segelt oder nicht, das lässt sich unschwer erkennen, da der Maassstab der Beurtheilung der Kurs des eigenen Schiffes ist. Gegen diese Lösung des Problems spricht die Thatsache, dass der Fall zweier mit halbem Winde in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffe — sogar bei Abweichungen von etwa $1/_2$ bis 1 Strich nach jeder Seite dieser Linie wird praktisch ein Unterschied oft nicht zu spüren sein — durch keine Regel getroffen wird.

Auch im Falle des art. 14 e hat de Horsey wegen der regelmässigen Schwierigkeit und häufigen Unmöglichkeit und nur ganz ausnahmsweise bestehenden grösseren Wahrscheinlichkeit der Erkenntniss des Unterschiedes zwischen dem Vormwinder und dem Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord für den Führer des mit raumem Winde von Backbord segelnden Schiffes vorgeschlagen, das Verhältniss zwischen Vormwinder und Raumwinder unter die Regel des raumen Windes von derselben Seite, also die Luvartregel (art. 14 d), zu stellen.

Und doch ist es nicht angängig, die im Lichtersystem repräsentirte Bordregel zur Basis der Seglerfahrregeln zu machen, weil dann in manchen Fällen der Beimwinder dem Raumwinder aus dem Wege zu gehen verpflichtet wäre und dies oft nur würde thun können, indem er in den Wind schiesst. Eine solche Pflicht kann man zwar für Nothfälle, aber nicht als regelmässige Last auf die Schulter des Beimwinders legen, ohne sich gegen Gerechtigkeit und Billigkeit zu versündigen.

Auch würde in solchem Falle eine besondere Regel für die in gerade entgegengesetzter Richtung fahrenden Segler sich vernothwendigen.

In gerade entgegengesetzter Richtung können sich zwei Segelschiffe allerdings nur bewegen, wenn entweder beide mit halbem Winde von verschiedenen Seiten segeln (sogenannter Soldatenwind),

(Siehe Fig. 180 im Anhang.)

oder das eine Schiff beim Winde, das andere mit raumem Winde fährt,

(Siehe Fig. 181 im Anhang.)

wobei der Raumwinder den Wind um so viele Striche hinter dem Segelbalken hat, als ihn der Beimwinder vor dem Segelbalken hat.

Und hier würde dann wiederum jedes gesunde Rechtsgefühl durch eine dem art. 15 analoge Bestimmung verletzt werden.

In der That, die Kollision würde bei einer derartigen Regelung vielleicht öfter bewerkstelligt als vermieden werden.

Alle drei Uebelstände lassen sich nun beseitigen oder wenigstens in erheblichem Maasse unschädlich machen.

Dieser Erfolg ist nur erreichbar durch Aenderung des herrschenden Lichtersystems. Für die Aenderung aber sind maassgebend die möglichen und die wirklichen realen Verhältnisse: Die Kollisionslinien und die Kollisionsgefahrswinkel.

Es giebt 10 sogenannte Kollisionslinien im Sinne von Bewegungsbasen:

1. Beide Schiffe bewegen sich auf derselben Linie in diametral entgegengesetzter Richtung (1).
2. Beide Schiffe bewegen sich auf derselben Linie in der gleichen Richtung (2).
3. Der Kurs des einen Schiffes kreuzt den des anderen rechtwinkelig
 a) von Steuerbord (3),
 b) von Backbord (4).
4. Der Kurs des einen Schiffes kreuzt den des anderen schräg von vorne
 a) von Steuerbord (5),
 b) von Backbord (6).
5. Der Kurs des einen Schiffes kreuzt den des anderen schräg von hinten
 a) von Steuerbord (7),
 b) von Backbord (8).
6. Beide Schiffe bewegen sich auf parallelen Linien, und zwar
 a) in derselben Richtung (9),
 b) in entgegengesetzter Richtung (10)

 aber so nahe, dass sie längsseits zusammenzuklappen resp. ihre Takelage, Davits u. s. w. aneinander zu gerathen drohen.

ad 1 sind entgegenkommende Schiffe,
ad 2 sind überholende und überholte Schiffe,
ad 3 bis 8 sind kurskreuzende Schiffe,
ad 9 und 10 sind parallel laufende Schiffe, und als solche entweder
 a) entgegenkommende, oder
 b) überholende und überholte, oder
 c) neben einander in gleicher Richtung in Fahrt bleibende Schiffe.

Diese 10 Linien zerfallen in zwei Klassen, in
 a) völlig gleiche resp. benachbarte parallele Linien und
 b) konvergirende Linien.

Nur darf man als Linien, auf welchen sich die Schiffe bewegen, nicht die verlängerten Kiellinien ansehen. Denn nicht nur die Abtrift in der Vorausfahrt, sondern auch das Beiliegen und das Sacken über den Achtersteven bedingen eine Abweichung über Steuer-, Back- oder Heckbord von der nach vorne verlängerten Richtung der Kiellinie.

Auf anderen Linien ist eine Kollision nicht möglich.

Fortbewegung der Schiffe auf divergirenden Linien und auf entgegengesetzten Linien nach stattgehabtem Passiren bedeutet den Ausschluss jeder Kollisionsgefahr.

In welcher Weise erfolgen nun in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle die Begegnungen von Schiffen auf See? Die Antwort liefert die Statistik, indem sie die Winkel, unter welchen die Kurse in Kollision gerathener Schiffe sich geschnitten haben, strichweise registrirt.

Mangel an Sachkunde und folgeweise Mangel an Verständniss für dieses Bedürfniss bei den Statistikern von Fach haben amtliche Feststellungen in dieser Richtung verhindert. Zum Glücke ist diese bedauerliche Lücke in den amtlichen Statistiken durch die Arbeiten von Colomb und Brent einigermaassen ausgefüllt. Das Ergebniss der von diesen Privatleuten vorgenommenen Prüfung der Akten des englischen Admiralitätsgerichts in Kollisionssachen aus den Jahren 1854 bis 1864 und 1864 bis 1871 ist für je 165 Fälle in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Die erste Kolumne enthält den Kurskreuzungswinkel (0 bis 1 bedeutet: gerade entgegengesetzte und parallele Kurse), die zweite die Zahl der Kollisionen für jeden Winkel in den Jahren 1854 bis 1864, die dritte die Zahl der Kollisionen für jeden Winkel in den Jahren 1864 bis 1871, die vierte die Durchschnittszahlen.

Darunter findet sich die Umsetzung der absoluten Ziffern in Prozenten für die vier Kategorien: gerade entgegengesetzt und parallele Kurse, Kurskreuzungen innerhalb 4 Strich, Kurskreuzungen zwischen 4 und 10 Strich, überholende Schiffe (bei Nacht).

Striche	1854—1864	1864—1871	1854—1871
0 bis 1	23	14	18
„ 1	40	38	39
„ 2	40	31	36
„ 3	22	15	18
„ 4	12 = 137	21 = 119	17 = 128
bis 5	11	14	13
„ 6	8	8	8
„ 7	1	4	3
„ 8	2	3	3
„ 9	1	2	1
„ 10	1 = 24	3 = 34	2 = 30
bis 11	2	1	1
„ 12	0	3	1
„ 13	1	0	1
„ 14	0	4	2
„ 15	0	3	1
„ 16	1 = 4	1 = 12	1 = 7
	= 165	= 165	= 165
0 bis 1	14 %	8½ %	11 %
0 „ 4	69 %	64 %	67 %
4 „ 10	14 %	20½ %	17 %
10 „ 16	3 %	7 %	5 %
	100 %	100 %	100 %

Die Fig. 266 enthält über dem ersten Strich die Zahlen pro 1854 bis 1864, über dem zweiten Strich die Zahlen pro 1864 bis 1871, darunter in Klammern die Durchschnittszahl (alles in Prozenten), und zeigt, dass innerhalb 4 Strich an jedem Bug fast 80 Prozent aller Kollisionen fallen, während auf die übrigen Striche wenig mehr als 20 Prozent kommen.

Die Gefahrsproportion stellt sich also für diese beiden Winkel auf nahezu 4 : 1. Dagegen verhält sich aus dem Gesichtspunkt der räumlichen Ausdehnung der Vorderwinkel zum Hinterwinkel wie 1 : 3.

Colomb und Brent haben ferner festgestellt, dass in dem Zeitraum von 1854 bis 1864 von 202 abgeurtheilten Kollisionen 34 bei Tage und 168 bei Nacht stattfanden, die Kollisionsgefahr also in der Nacht fünfmal grösser war als am Tage.

Gleichartige Daten aus späterer Zeit fehlen, dürften aber schwerlich Abweichungen von Belang aufweisen, wenn sie hergestellt würden. Jenes Resultat bestätigt die Richtigkeit des allgemeinen seemännischen Instinktes, welcher aus den Richtungen gerade voraus bis 4 Strich über jeden Bug die Hauptgefahr erwartet. Es ist dies einer der Gründe, aus welchen der Ausguck auf der Back postirt ist.

Hat sich nun das heutige Lichtersystem, wie jene Zahlen zeigen, nicht hinreichend bewährt, um die Lage der Schiffskurse in der Gefahrszone gerade voraus bis 4 Strich an jedem Bug zu charakterisiren, so liegt es nahe, in der Abgrenzung dieser Gefahrszone durch Lichtsignale ein die Gefahr von Kollisionen in jener Zone erheblich verminderndes Moment zu erblicken. Denn es ist einleuchtend, dass jede Verminderung der Unsicherheit in der Erkenntniss eines fremden Schiffskurses zugleich eine Erleichterung in der Wahlentscheidung über das Behalten oder Aendern resp. über das Maass des Wechsels des eigenen Kurses und eine Erhöhung der Gewähr des Erfolges der ergriffenen Maassnahmen bedeutet.

Dieses Ziel lässt sich durch Versetzung der Seitenlichter aus der Horizontalen in die Vertikale und durch Abstufung der Lichtfelder erreichen. Eine derartige Aenderung des Lichtersystemes ist selbstredend um ein Geringes kostspieliger als die Unterhaltung des jetzigen.

Es fragt sich, ob, wer den Zweck will, die Mittel will oder aber warum er sie nicht will. Der Zweck ist: Erhaltung von Menschenleben, Schiffen und Ladungen, Verminderung der Assekuranzprämien, Erhöhung des allgemeinen Vertrauens zur Sicherheit der Seefahrt.

Ein Interesse hieran hat:

1. jeder Rheder, welcher sein Gewerbe loyal betreibt, daher aus dem Untergange seines Schiffes keinen Gewinn zu erhoffen hat, und dem der Verlust seiner Schiffsbesatzung nicht vortheilhaft oder gleichgültig ist
2. die Schiffsbesatzung;
3. alle Reisenden;
4. jeder Ladungsbetheiligte, der nicht auf den Untergang oder Verderb der Waare spekulirt;
5. der Staat, die Gesellschaft, die Nation, deren Produktivkraft im Frieden, deren Wehrkraft im Kriege durch jede Lücke, welche in die Reihen ihrer seemännischen Bevölkerung gerissen wird, eine schwere Einbusse erleidet, und deren Reichthum durch jede unwirthschaftliche Güterkonsumtion zurückgeht.

Zu den Befriedigungsmitteln dieser Interessen gehört auch die Verbesserung des heutigen Lichtersystems, welche zunächst in Gestalt einer der Rhederei gemachten Auflage ihre Realisirung sucht. Die Rhederei findet ihrerseits für den wenig gesteigerten Kostenaufwand im Gewerbebetriebe Deckung in der Höhe der Fracht- und Passagegelder und in der bei abnehmendem Risiko sinkenden Tendenz der Assekuranzprämie.

So vertheilt sich auf das Publikum, was der Rheder zunächst in Form von Geschäftsunkosten gleichsam vorschussweise aufwendet, und durch den in minimale Bestandtheile gespaltenen und daher unerkennbaren Beitrag Vieler wird den übereinstimmenden Interessen der Gesammtheit und des Einzelnen gedient.

Die Aufgabe, die Gefahreszone von gerade voraus bis 4 Strich an jeder Seite durch eine konstante und zweifellose Begrenzung erkennbar zu machen, ist sehr einfach folgendermassen von Dr. A. Schmidt gelöst.

Derselbe entwickelt seine Idee in No. 22 der Zeitschrift „Hansa" 1887 im Anschluss an ein früher von ihm bereits empfohlenes sogenanntes Wechsellichtersystem mit den Worten:

> Dem in No. 17 dieser Zeitschrift von mir vorgeschlagenen Positionslichtersystem stehen praktische Schwierigkeiten entgegen, die ich zwar keineswegs verkannt habe, die mir aber doch nicht so erheblich schienen, dass ich darum die Veröffentlichung des betreffenden Aufsatzes hätte überhaupt unterlassen mögen. Ich konnte mich dazu um so weniger entschliessen, als ich hoffte, durch meinen, ein noch nicht recht beachtetes Prinzip benutzenden Vorschlag die Anregung zu neuen Versuchen in der, wie es scheint, etwas ins Stocken gerathenen Angelegenheit zu geben.
>
> Indessen lag in jenen Schwierigkeiten doch für mich selbst die Aufforderung, zu untersuchen, ob das erstrebte Ziel nicht auch auf andere, einfachere Weise zu erreichen sei. Wenn ich in der Einrichtung, auf welche ich dabei schliesslich geführt wurde, und die ich in Folgendem dem Urtheile der Fachmänner vorzulegen mir erlaube, im Wesentlichen auf das Prinzip des gegenwärtig gültigen Systems zurückgekommen bin, so ist dies wohl eher ein günstiger als ungünstiger Umstand zu nennen. Was übrigens die Einzelheiten der in den folgenden Zeilen beschriebenen Einrichtung betrifft, so sind dieselben mehrfach durch Bemerkungen und Rathschläge beeinflusst, für die ich Herrn Dr. Prien zum Dank verpflichtet bin.
>
> Nach diesen Vorbemerkungen wende ich mich zur Darlegung meines Vorschlags. Jedes Schiff soll darnach, wie bisher, zwei farbige Lichter führen, zu denen auf Dampfern das weisse Toplicht tritt. Die ersteren sollen indessen **nicht an den Seiten des Schiffes, sondern** nahe dem Bug desselben, **in seiner Mittellinie übereinander** angeordnet sein. Bei Dampfern liegt wohl schwerlich ein Hinderniss vor, die Laternen in dieser Weise anzubringen; eher ist solches bei Segelschiffen zu fürchten, weil bei diesen der Klüver und Aussenklüver die Sichtbarkeit der Lichter in der Richtung nach vorn beeinträchtigen können. Indessen dürfte es wohl möglich sein, letztere stets so hoch anzubringen, dass sie auch gerade voraus sichtbar bleiben. (Ohne besonderen Stag für die Lichter dürfte es schwerlich abgehen, und selbst dann bleibt es noch sehr fraglich, ob der Dienst der

Lichter nicht durch das Füllen der Segel und durch ihr Schlagen beim Wenden beeinträchtigt wird. D. Red.)

Allerdings sind Einrichtungen zu treffen, die gestatten, die Laternen zum Zweck der Füllung, Reinigung u. s. w. schnell und auf einfache Weise an Deck zu holen und sie andererseits wieder leicht und sicher in ihre vorgeschriebene Stellung zurückzubringen. Auf diese und andere technische Einzelheiten, die ihre Erledigung am besten in der Praxis finden, brauche ich hier nicht einzugehen, da es sich dabei um wesentliche oder besonders schwierige Fragen nicht handelt.

Jede der beiden Laternen enthalte nun ein rothes und ein grünes Segment, die durch einen breiten, **undurchsichtigen Streifen** von einander getrennt sind. Dadurch wird der Uebelstand vermieden, dass an der Grenze der beiden verschiedenfarbigen Bündel ein allmähliches Uebergehen derselben in einander oder Verschlucken des schwächeren durch das hellere stattfindet. Die untere Laterne scheine roth von 10 Strich an Backbord bis $1/2$ Strich an Steuerbord, grün von 4 bis 10 Strich an Steuerbord. Die obere dagegen möge von 10 Strich an Steuerbord bis $1/2$ Strich an Backbord grün, von 4 bis 10 Strich an Backbord roth scheinen. In der Fig. 267, die dies näher erläutert, ist die obere Laterne durch den innern, die untere durch den äussern der beiden konzentrischen Kreise angedeutet. Bei dieser Einrichtung ergeben sich offenbar folgende Erscheinungen: Recht voraus in der Fahrtrichtung oder höchstens $1/2$ Strich von derselben abweichend ist **grün über roth** sichtbar.

Dies scheint wegen der besseren Sichtbarkeit des rothen Lichts der durch umgekehrte Anordnung der Lampen natürlich ebenso leicht zu erreichenden Kombination roth über grün vorzuziehen; denn die Sichtbarkeit des oberen Lichtes ist jedenfalls weniger gefährdet als diejenige des unteren.

In den beiderseits an diesen schmalen Streifen angrenzenden, bis 4 Strich vom Bug aus nach jedem Bord reichenden Zonen ist bezüglich ein rothes oder ein grünes Licht zu sehen, ersteres an Back-, letzteres an Steuerbord. Daran schliesst sich endlich je eine weitere Zone, in welcher einerseits zwei rothe, andererseits zwei grüne Lichter übereinander sichtbar werden. Im Wesentlichen sind also die sich darbietenden Erscheinungen nicht sehr verschieden von denjenigen, welche bei dem jetzigen System stattfinden.

Man weiss stets, an welchem Bord eines begegnenden Schiffes man sich befindet; der grosse Spielraum von 10 Strich, der in jedem Falle noch möglich ist, findet sich jedoch in zwei Theile zerlegt, und ausserdem ist ein schmaler Streifen, der die Richtung recht voraus bezeichnet, noch besonders herausgehoben. Letzteres ist allerdings auch bei der jetzigen Einrichtung der Fall, wenn die Lichter überschiessen; doch dürfte hierbei ein bestimmter, bei allen Schiffen gleicher Betrag des Ueberscheinens nicht so leicht herzustellen und festzuhalten sein, wie bei zwei **an einem gemeinsamen Gestell** fest mit einander verbundenen Laternen. Ausserdem ist bei den Seitenlichtern ein dunkler Raum vor dem Schiffe nicht zu ver-

meiden, während ein solcher bei übereinanderstehenden Lichtern natürlich wegfällt.

Dieser letzte Umstand scheint mir von besonderer Wichtigkeit zu sein, da er eine Unsicherheit beseitigt, die gerade im gefährlichsten Falle eintritt, und die schon manche Kollision herbeigeführt hat — ich meine die Unsicherheit darüber, wann von zwei einander begegnenden Fahrzeugen jedes nach rechts auszuweichen hat. Der gesetzlichen Vorschrift zufolge soll dies geschehen, wenn beide einander auf entgegengesetztem Kurs entgegenkommen. In mathematischer Schärfe wird dies nun kaum jemals der Fall sein, und wenn es einmal vorkäme, so würde es doch nicht mit voller Sicherheit zu erkennen sein. Man muss daher nothgedrungen die Anwendung der obigen Regel auch dann zulassen bezw. fordern, wenn die Kurslinien beider Schiffe mit einander einen sehr kleinen Winkel bilden. Damit ist aber der willkürlichen Auffassung und Entscheidung des Einzelnen ein bedenklicher Einfluss gewährt, der um so verhängnissvoller werden kann, als die Führer der einander entgegenkommenden Fahrzeuge die Sachlage verschieden beurtheilen können, so dass keiner weiss, welches Manöver er von dem anderen zu erwarten hat. Durch die Festsetzung, dass ein Schiff dann, und nur dann, als ein entgegenkommendes zu betrachten sei, wenn seine beiden farbigen Lichter sichtbar sind, wird allerdings der Uebelstand verringert. Eine Unsicherheit bleibt trotzdem bestehen, weil **wegen der verschiedenen Breite der Schiffe** und der sehr ungleichartigen Aufstellung der Laternen der von beiden Lichtern zugleich bestrichene Raum bei den einzelnen Schiffen ganz verschieden beschaffen ist. Sind dagegen die Laternen über einander angebracht, so fällt jeder Einfluss der Bauart des Fahrzeuges weg, und die Breite und Anordnung der fünf verschieden beleuchteten Winkelräume, insbesondere des gefährlichsten Raumes gerade voraus, kann ohne Schwierigkeit bei allen Schiffen gleich gemacht werden.

Es kann indessen nicht geleugnet werden, dass ein Uebelstand, auch bei der vorgeschlagenen neuen Einrichtung in der Form, wie sie bisher dargestellt wurde, bestehen bleibt. Wenn zwei Schiffe **auf parallelen Kursen** einander so entgegenfahren, dass jedes das andere an Steuerbord, und zwar weniger als $1/2$ Strich von vorn ab hat, so würden sie offenbar am besten ihre Fahrt unverändert fortsetzen; da aber jedes dem anderen „grün über roth“ zeigt, so würden sie beide nach rechts ausweichen, und gerathen so gerade in die Gefahr, zusammenzustossen. Dieser, auch dem jetzigen System anhaftende Uebelstand liesse sich vermeiden, wenn man jede der beiden Laternen nur bis gerade nach vorn und nicht noch $1/2$ Strich weiter scheinen liesse. Indessen könnte dann leicht bei nicht genauer Stellung der Laternen ein vollkommen dunkler Winkelraum entstehen. Ausserdem ist auch zu bedenken, dass die Fahrtrichtung eines Schiffes in Folge des Gierens gar keine in mathematischer Schärfe bestimmte Linie ist, sondern dass sie innerhalb eines Winkels von mehreren Graden schwankt. Mit Rücksicht auf diese in der Natur der Sache begründete, nicht wegzuschaffende Unsicherheit dürfte es genügen, den mittleren Streifen, dessen

Breite ich zu 1 Strich angenommen habe, etwas schmäler zu machen, beispielsweise so, dass er sich bis zu $1/4$ Strich nach jeder Seite erstreckt. Beträchtlich unter diesen Werth herabzugehen, dürfte wohl nicht rathsam sein, weil sonst selbst in der Richtung gerade nach vorn ein abwechselndes Verschwinden des einen oder anderen Lichtes und kein stetiges Scheinen beider zu beobachten wäre. Viel gründlicher liesse sich indessen, wie mir scheint, durch eine kleine Modifikation der Einrichtung Abhülfe schaffen. Man lasse, wie es zu Anfang beschrieben wurde, das grüne Licht der oberen Laterne von 4 Strich an Steuerbord bis $1/2$ Strich (oder auch etwas weniger) an Backbord, das rothe Licht der unteren Laterne dagegen nur von 4 Strich an Backbord bis gerade voraus scheinen. Diese Einrichtung hat vielleicht etwas Befremdendes, insofern bei ihr die Symmetrie der beiden Schiffsseiten verloren geht. Aber streng genommen ist dies gerade das Naturgemässeste, denn jene Symmetrie findet ja auch bei den Regeln über das Ausweichen nicht statt. In der That wird, wie ein Blick auf **Fig. 268** lehrt, der oben dargelegte Uebelstand durch die soeben geschilderte Einrichtung gehoben; denn da nun jedes Schiff dem anderen grün zeigt, so behalten beide ihren Kurs bei. Allerdings könnte man einen Einwand erheben. Wenn der Abstand der beiden Kurslinien kleiner als eine Schiffsbreite ist, so würde bei unveränderter Fahrt eine Kollision eintreten. In diesem Falle wird indessen durch das seitliche Schwanken wenigstens von Zeit zu Zeit ein rothes Licht unter dem grünen auftauchen und so auf die drohende Gefahr aufmerksam machen. Dazu tritt noch folgender Umstand: die vorstehenden Winkelangaben beziehen sich natürlich auf das **Herz** des Lichtes; es wird daher das rothe Lichtbündel thatsächlich etwas über die Mittellinie des Schiffes hinaus nach Steuerbord wahrnehmbar sein.

Als einen wesentlichen Vortheil des in Vorstehendem geschilderten Lichtersystems glaube ich vor allem den Umstand bezeichnen zu dürfen, dass dasselbe keine grösseren Hülfsmittel erfordert, als das gegenwärtig eingeführte System, nämlich nur zwei bezw. drei Laternen. Man könnte sogar, ohne über diese Zahl hinauszugehen, eine noch grössere Leistungsfähigkeit erzielen, wie ich zum Schluss kurz andeuten will, wenn man ausser grünem und rothem auch weisses Licht (vom Toplicht der Dampfer abgesehen) einführte. **(Fig. 269.)** Die beiden Laternen liessen sich dann, wie leicht einzusehen ist, so einrichten, dass sieben verschieden beleuchtete Winkelräume entständen, indem von Steuerbord nach Backbord hin nach einander folgende Lichtkombinationen sichtbar wären: grün über grün, grün, grün über weiss, weiss, roth über weiss, roth, roth über roth. Dabei entstände noch der Vortheil, dass in den mittleren gefährlichen Zonen das am weitesten sichtbare weisse Licht Anwendung fände.

So vortheilhaft dieses System aber auch im Uebrigen sein möge, so dürfen die Bedenken, die der Einführung eines weissen Signallichts auf Segelschiffen entgegenstehen, doch wohl noch mehr ins Gewicht fallen und seine Anwendung unzulässig erscheinen lassen. Ich will mich daher mit dieser kurzen Bemerkung begnügen, die jedenfalls zeigt, dass das meinem Vorschlage zu Grunde liegende Prinzip (Anwendung zweier in verschieden-

farbige Segmente getheilter übereinanderstehender Laternen) eine beträchtliche Leistungsfähigkeit besitzt.

Eine Variation dieses Gedankens ist die Fig. 270.

Dr. Schmidt hat hierdurch im Prinzip die Frage der Stellung der farbigen Schiffslichter gelöst. Er hat sie gelöst durch den lichtvollen Gedanken der Versetzung der Positionslaternen aus der Horizontale in die Vertikale, d. h. von den Borden in die Kiellinie. Denn nur auf diesem Wege ist das unselige, verderbenschwangere Ueberschiessen der Seitenlichter, dessen Gefahr bei der Verschiedenheit des Kreuzungswinkels der Lichtkreise schon früher dargethan ist, vermieden. Nur bei dieser Anordnung ist es ferner möglich, den erforderlichen Abstand von mindestens 2 Metern zur Verhütung des Verschlucktwerdens des grünen durch das rothe Licht innerhalb der Sichtbarkeitsgrenzen aufrecht zu erhalten.

Die Eintheilung der Lichter und Segmente ermöglicht eine Kursgissung, welche es gestattet, den Winkel grosser Kollisionsgefahr innerhalb 4 Strich an jedem Bug von dem Winkel vergleichsweise geringer Gefahr von 4 bis 10 Strich sofort beim ersten Erblicken zu unterscheiden. Und durch Vermeidung des Angrenzens von Roth und Grün ist die Gefahr, dass das rothe Segment das grüne absorbirt, beseitigt.

Dieses System, welches ich in allen 4 Punkten im Prinzip acceptire, halte ich in 4 Punkten einer Modifikation für fähig und bedürftig.

Ich halte es für eine Grundbedingung jedes brauchbaren Lichtersystems, dass die farbigen Lichter lediglich recht voraus, d. h. nur in der Kiellinie, und niemals nach der anderen Seite des Stevens sichtbar sein dürfen.

Auch die Kreuzung um nur einen Viertelstrich weise ich ab.

Ich halte die Gleichheit der Lichtsegmente an beiden Borden für dringend erwünscht und eine Differenzirung auch nur um einen halben Strich für unbequem und daher unvortheilhaft.

Ich halte ein Vertikallichtersystem auf Segelschiffen nicht für allgemein durchführbar, namentlich nicht auf solchen, deren Mastenstellung ein starkes und ausgedehntes Vordergeschirr erheischt, besonders auf den kleinen, wie Yachten, Kuttern etc.

Ein Toplicht ist dagegen auch auf solchen Seglern, wie dies z. B. die Lootsenfahrzeuge beweisen, unschwer zu führen.

Ich halte endlich ein stationäres Hecklicht angesichts der Thatsache der Verdoppelung der Zahl der Kollisionen innerhalb des sogenannten dunklen Winkels während der letzten 3 Dezennien für unerlässlich.

Ein erst durch den Eingriff eines menschlichen Willens ins Leben tretendes Licht — und das ist das „gezeigte“ — ist stets minderwerthig im Vergleich mit einem automatisch thätigen — und das ist das „geführte“ — Licht.

Die Ursache der kurzweg Steven-auf-Heck genannten Kollisionen liegt nicht schon in der Thatsache der zunehmenden Fahrgeschwindigkeit der Dampfer, sondern auch in der Verspätung des Zeigens des Hecklichtes und in seiner ungenügenden Lichtstärke und folgeweise Sichtweite.

Ich bringe daher das in den Fig. 271 bis 271d für Dampfer und das in den Fig. 272 und 272a für Segler veranschaulichte Lichtersystem in Vorschlag.

Thatsächlich findet natürlich auch beim Vertikal- oder Kiellichtersystem eine

Kreuzung der farbigen Lichter statt. Aber dieselbe ist spezifisch verschieden von derjenigen beim Horizontal- oder Bordlichtersystem.

Die Lichtquelle ist selbstredend kein Punkt, sondern ein Körper, an dem man Herz und Peripherie unterscheiden muss. Beim Vertikalsystem wird nur das Licht der Peripherie überscheinen und somit nur ein sogenannter Halbschatten entstehen, d. h. das resp. farbige Licht wird nur auf etwa $^1/_4$ bis $^1/_2$ Seemeile Distanz ein wenig über die andere Stevenseite sichtbar sein.

Dieser Umstand, sowie das Gieren der Schiffe um mindestens 2 bis 5 Grad, wird den Abscheu vor der dunklen Säule auf den Segelschiffen in Fig. 272a mildern, und die Beschränkung dieser Säule auf die halbe Schiffsbreite macht die Gefahr gänzlicher Unsichtigkeit nahezu gleich Null, zumal da **eine dem art. 15 analoge Regel für Segler keine Geltung hat.**

Da bei den Vertikallichtern die Laternenbretter in Wegfall kommen, indem die Verdunkelung des Segmentes von 4 Strich durch Metallplatten auf der Innenseite stattfindet, so ist die Gefahr der Verkleinerung des Lichtwinkels durch Schneeanhäufung und Eisansatz (wie das bei den Brettern vorkommt) nicht zu fürchten. Die Seitenbretter der Seglerbordlichter aber, da sie nur zum Schutze, nicht zur Lichtleitung dienen, können in grösserem Abstande als heutzutage angebracht und solchergestalt die beregte Gefahr vermindert werden.

Hier, wo es sich nur um Klarstellung eines neuen Prinzips handelt, können die Einzelheiten der Arbeitsausführung, welche der heutigen Technik übrigens keine Schwierigkeiten mehr machen, umgangen werden.

Die Vortheile des Prinzips der Segmentirung der Lichtflächen sind evident.

Wer beide farbigen Lichter einer Schiffsseite erblickt, weiss, dass der Kurs des fremden Schiffes höchstens um 10 und mindestens um 4 Striche von der Peilung sich entfernt; wer nur eines derselben in Sicht hat, weiss, dass der Kurs höchstens 4 Striche von der Peilungslinie abweicht. Daneben bleibt das alte Hülfsmittel der Kursgissung bestehen: stark wechselnde Peilung desselben Lichtes — abnehmende Gefahr; bleibende Peilung desselben Lichtes — zunehmende Gefahr.

Der Uebergang von dem einen farbigen Lichte zu den beiden farbigen Lichtern konstatirt, falls er sich nur in hinlänglichem Abstande von dem sich nähernden fremden Schiffe vollzieht, die Thatsache der Abwesenheit jeglicher Gefahr des Zusammenstossens.

Mit anderen Worten:

Wer ein farbiges Seitenlicht sieht, kreuzt den Kurs des fremden Schiffes vorlicher als 4 Striche.

Wer zwei Seitenlichter sieht, kreuzt den Kurs des fremden Schiffes achterlicher als 4 Striche und vorlicher als 10 Striche.

Wer das Hecklicht sieht, läuft dem fremden Schiffe auf, wenn das Licht voraus in derselben Peilung verharrt, und geht frei unter dem Heck desselben vorbei, wenn dasselbe nach der einen oder anderen Seite auswandert.

Die Einführung des auf 45 Grad Streufläche beschränkten Toplichtes ermöglicht es, regelmässig bei Nacht zu unterscheiden, ob das in Sicht eines Raumseglers befindliche grüne Licht eines Segelschiffes dasjenige eines Raumseglers mit dem Winde von derselben oder aber von der entgegengesetzten Seite ist. Der Raumsegler mit dem Winde von derselben Seite zeigt regelmässig zwei grüne

52*

Lichter. Der Raumsegler mit dem Winde von der entgegengesetzten Seite zeigt regelmässig ein grünes Licht.

Im ersteren Falle wird Artikel 14 d, im letzteren Artikel 14 e praktisch, d. h. im ersteren Falle hat der Raumsegler, welchem der Wind von Backbord einsteht, gegen den zu Luv segelnden Raumwinder (dieser zeigt grünes Licht) Kurs zu halten, dagegen in letzterem Falle vor dem Raumwinder, welcher den Wind von Steuerbord hat (dieser zeigt grünes Licht von der Dwars- bis nahezu Recht-Vorauspeilung), auszuweichen.

Das beschriebene Lichtersystem erleichtert dem Führer des mit halbem Winde von Backbord segelnden Schiffes die Unterscheidung des Vormwinders von dem Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord bis ungefähr auf diejenige Entfernung, in welcher er nach Maassgabe der durchschnittlichen Drehfähigkeit der heutigen Schiffe durch Dicht-an-den-Wind-gehen unter dem Heck des Vormwinders passiren würde, selbst wenn sein Schiff doppelt so schnell lief als der Vormwinder. Denn so lange zeigt der Vormwinder zwei Lichter, während von dem Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord nur ein Licht in Sicht kommt.

Dagegen kommt ein einziges Licht des Raumwinders mit dem Wind von Backbord (d. h. luvart) entweder überall nicht in Sicht oder erst in unmittelbarer Nähe beim Passiren, falls derselbe, was hier vorausgesetzt wird, richtig manöverirt.

In grosser Entfernung gleicht der Vormwinder entweder dem Raumwinder mit dem Winde an Backbord (d. h. dem zu Luv befindlichen Schiffe), nämlich dann, wenn er dem Schneidepunkte der Kurse näher ist, als der Raumwinder mit dem Winde von Backbord in Lee, und diese Verwechselung ist bedeutungslos, da beide Schiffe dem Raumwinder mit dem Winde von Backbord (d. h. dem leewärts befindlichen Schiffe) ausweichen; oder aber, es gleicht der Vormwinder dem Raumwinder mit dem Winde von Steuerbord, also luvart, nämlich dann, wenn beide Schiffe sich in grösserer Nähe befinden resp. wenn der Vormwinder von dem Schneidepunkte der Kurse weiter entfernt ist als der Raumwinder mit dem Winde von Backbord in Lee. Diese Gefahr bleibt bestehen.

Nicht minder bleibt die Gefahr, dass der Führer des Beimwinders mit Backbordhalsen sehr oft nicht mit Sicherheit ausmachen kann, ob ein rothes etwa 1 bis 2 Striche über den Leebug (an Steuerbord) auftauchendes Licht einem Beimwinder mit Steuerbordhalsen oder einem Raumwinder angehöre, bei dem beschriebenen Lichtersystem bestehen.

Ein geeignetes Mittel zur Hebung dieser Ungewissheit liegt in der Zuertheilung eines obligatorischen Unterscheidungssignals an die Segelschiffe im Falle der Annäherung bei Nacht, und als solches Signal empfehlen sich vielleicht am meisten die ohnehin schon für Segler gültigen Nebelsignale.

Und da man mit der Unzulänglichkeit jedes Schallsignales gegen den Wind zu rechnen hat, so ist es angezeigt, äussersten Falles für alle Segelschiffe bei Nacht — ausgenommen für den aufkneifenden Beimwinder, für den füglich ein Zweifel nicht besteht — die Luvartregel zu statuiren.

Bei achterlichem Winde brennt die Laterne in Lee erfahrungsmässig schlecht, die Flamme qualmt und blakt und verdunkelt schliesslich das Glas gänzlich, weil der Zug fehlt.

Man hilft sich dadurch, dass man das Dach des Schornsteines abhebt, was aber bei Regenwetter natürlich nicht angängig ist.

Dieser Uebelstand fällt bei den Vertikallichtern in der Kiellinie fort.

Das empfohlene Lichtersystem ist einer ausgedehnten theoretischen Prüfung mit Modellen und einer sehr eingeschränkten praktischen Prüfung auf Binnengewässern ausserhalb des Seeverkehrs [mit Rücksicht auf § 145 des Reichsstrafgesetzbuches und art. 2 des Seestrassenrechtes („und keine anderen")] unterworfen und hat sich innerhalb der näher gezeichneten Grenzen vollauf bewährt.

Es wurde dem Urtheile mehrerer Dampf- und Segelschiffsführer deutscher und englischer Nationalität unterbreitet.

Nicht ohne Interesse dürfte es sein, die Meinung dreier durch Vorurtheilsfreiheit, Intelligenz und eine das Maass des Gewöhnlichen weit überschreitende allgemeine Bildung hervorragenden Schiffer anzuführen.

Ein englischer Dampferkapitän geisselte das heutige Lichtersystem als the conjuncture of confusion and collision und meinte mit alliterirendem Wortspiel von dem projektirten, es sei the result of right and reason.

Ein deutscher Dampfschiffsführer äusserte sich dahin, das neue System sei, und wenn es auch nur für Dampfer eingeführt würde, und wenn auch für Segler die alte Misere bestehen bleibe, schon eine eminente Verbesserung.

Ein deutscher Segelschiffer erklärte: „Das Projekt ist das beste, welches ich kenne. Die Rheder werden alle dagegen sein, weil es eine Laterne mehr kostet, und die Schiffer werden das Lied derer singen, deren Brod sie essen. Die Opposition wird vielleicht die Unmöglichkeit der Führung auch nur eines Toplichtes auf einem Schiffe unter Segel behaupten. Sobald das Gesetz es aber befiehlt, ist es möglich. Man kann sogar zwei Lichter unter einander in der Vertikale führen. Man braucht es nur zu wollen."

In diesem Falle wäre das dritte Seglerlicht überflüssig, überhaupt gar keine Lichtervermehrung nöthig, und die volle Harmonie zwischen Dampfer- und Seglerlichtersatz hergestellt. Doch haben auch die Bedenken anderer Segelschiffer gegen das zweite Vertikallicht dazu geführt, zu zeigen, dass auch mit Seitenlaternen der erstrebte Vortheil erreichbar ist, falls man nur eine Toplaterne zu Hülfe und die dunkle Säule vor dem Schiffe in der Ausdehnung der halben Schiffsbreite mit in den Kauf nimmt.

Beides: die dunkle Säule oder statt derselben das Ueberschiessen der farbigen Lichter und das dritte Licht werden erspart, wenn auch Segler das reine Vertikalsystem in der Lichterführung adoptiren.

IV.

Das neue Lichtersystem passt für grosse und kleine Schiffe.

Namentlich auf letzteren ist das Toplicht gerade dasjenige, welches in jedem Wetter „geführt" werden kann.

Die vorzügliche Idee Heathcote's, durch Festsetzung eines fixirten sogenannten Horizontalwinkels zwischen den Seitenlaternen und der Senkrechten des Toplichtes den Kurs zu indiciren, hat — abgesehen davon, dass sie das Ueberschiessen der Lichter vor dem Bug bestehen lässt — ihren grossen Werth nur für Dampfer und auch für diese nur in aufrechter Lage. Eine Schlagseite (jede ungleiche Fortnahme

von Kohlen aus den Bunkern bewirkt eine solche) beeinträchtigt die fixe Winkelgrösse und bewirkt eine um so grössere Verschiebung, je höher die Toplaterne sich befindet. Beide Klippen vermeidet das neue System.

Die Aufhängung der Laternen in Gelenken ist nothwendig, um beim Schiefliegen des Schiffes ein andauerndes Verschwinden des Lichtes nach der hohen Seite zu verhüten.

Dies ist bereits früher gezeigt worden. Wo, wie dies heutzutage vielfach geschieht, eine Sammlung des Lichtes durch Fresnel'sche Linsen stattfindet, da ist diese Forderung das unerlässliche Komplement jener Thatsache.

Das Gesetz lässt den Segel- und Dampfschiffen eine unterschiedliche Behandlung zu Theil werden. Dieselbe findet ihre Begründung in der Verschiedenheit der bewegenden Kraft, welche ein ungleiches Maass von Bewegungsfreiheit schafft. Ein Segelschiff, welches bis auf 6 Striche an den Wind gehen kann, vermag durch 20 Kompassstriche seinen Kurs zu setzen. Das Dampfschiff ist in seiner Fahrt durch alle 32 Striche der Windrose nicht beschränkt. Vorbedingung aber für die Wirksamkeit eines Gesetzes, welches Segler und Dampfer nicht mit demselben Maasse messen will, ist die äussere Erkennbarkeit beider Schiffsarten. Der Unterschied zwischen einem Segelschiffe unter vollen Segeln und einem Dampfschiffe ohne Segel und mit qualmendem Schornsteine springt leicht in die Augen. Allein so einfach liegt die Sache doch nicht immer. Sämmtliche Seedampfschiffe sind heutzutage bemastet und besegelt und führen, wo dies irgend angeht, in der Regel ihre Segel. Der Dampf ist selbst bei Tage keineswegs stets sichtbar und völlig unsichtbar da, wo er durch einen Rauchverzehrer absorbirt wird.

Auch ist der sichtbare Rauch noch kein Beweis, dass das Schiff durch Dampf bewegt wird, da ein nur unter Segeln fahrendes Dampfschiff, welches seine Schraube aus dem Wasser gehoben hat, sehr wohl seine Feuer noch in Gang halten kann. Dieser Fall ist durchaus kein absolut ungewöhnlicher. Ein Dampfschiff kann bei stillstehender Maschine die nöthige Dampfspannung haben, es kann aber auch bei brennendem Feuer und rauchendem Schornstein keinen oder ungenügenden Dampf entwickelt haben. In beiden Fällen: des unsichtbaren Dampfes bei arbeitender Schraube und des sichtbaren Dampfes bei ausgehobener Schraube ist das unter Segeln fahrende Dampfschiff ersteren Falles oft nicht von einem Segelschiffe, letzteren Falles oft nicht von einem durch Dampf getriebenen Schiffe zu unterscheiden. Denn der Schnitt, die Formen des Schiffes, die Höhe der Masten und die Grösse der Segel sind nur zu oft ein trügerischer Beurtheilungsmaassstab.

Bei Nacht macht das weisse Toplicht das durch Dampf bewegte Dampfschiff kenntlich. Bei Tage fehlt es an einem ähnlichen zweifellosen Erkennungszeichen. Die hieraus erwachsende Unsicherheit lässt sich unschwer z. B. durch einen am Top des Fockmastes bei Tage geführten dunklen Körper (z. B. Ball) beseitigen. Weniger empfehlenswerth dürfte eine besondere Flagge am Top des Fockmastes sein, da dieselbe auf einem am Winde unter Segel und Dampf fahrenden Dampfer in der Richtung des Windes flatternd für den Führer eines vor oder mit raumem Winde laufenden Segelschiffes kaum sichtbar sein wird.

Dem Führer des Dampfschiffes die Wahl freizustellen, ob er die Dampferpflichten im Sinne des Strassenrechtes übernehmen, oder die Seglerrechte im Sinne

des Gesetzes für sich in Anspruch nehmen will, je nachdem im Einzelfalle die gleichzeitig benutzte Segel- oder Dampfkraft die überwiegende ist, dürfte sich keinenfalls empfehlen. Denn einmal ist die Proportion zwischen beiden Kräften — sie können auch gleichwerthig sein — sehr oft ganz unsicher und sehr schwer bestimmbar, andererseits ist durch eine derartige Bestimmung ein Freibrief für Missbräuche der bedenklichsten Art ausgestellt.

art. 4 und 5.

Empfehlenswerth dürfte es sein, dem geschleppten „Schiffe" auch andere umfangreiche Körper ausdrücklich gleichzustellen. Werden doch heutzutage alljährlich von Canada nach den Vereinigten Staaten mächtige Riesenflösse über See geschleppt.

Auch ist es entschieden angezeigt, dem schleppenden Segler charakteristische Unterscheidungssignale bei Tage wie bei Nacht zuzuertheilen, und es dürfte, da Weiss für Segler ausscheidet, zur Unterscheidung von den rothen Unfallslichtern in der Stellung von 4 bis 10 Strich an Backbord das grüne Licht als Schlepperlicht das allein angemessene sein.

Das Gesetz enthält kein Tagsignal für schleppende Dampfer.

Die Annahme der sofortigen Erkennbarkeit der Sachlage ist aber irrthümlich. Wer Steven auf Steven gegen einen Schleppzug fährt, vermag nicht ohne Weiteres und unter allen Umständen auszumachen, ob das geschleppte Schiff oder eines derselben ein solches ist oder vor Anker liegt oder frei fährt.

Ein Missverständniss in dieser Hinsicht würde durch die Vorschrift ausgeschlossen, dass Schleppdampfer bei Tage zwei Trommeln oder Bälle (an der Stelle, wo bei Nacht die zwei weissen Lichter placirt sind) geführt werden müssen.

Innerhalb des Kreises der manöverirunfähigen Schiffe ist nach englischem Muster die Klasse der Telegraphenleger durch separate Lichterführung auszuzeichnen. Dagegen kann bei dem Vertikallichtersystem die Zahl der sogenannten Unfallslichter selbstredend nicht auf zwei reduzirt werden, da diese Zahl in Roth bereits an Backbord von 4 bis 10 Strich eingeführt ist.

Der durch einen Unfall entstandenen Manöverirunfähigkeit ist diejenige gleichzustellen, welche nicht ohne Verzug beseitigt werden kann, ohne einen Unfall hervorzurufen.

art. 8.

Eine Lichtstreuung über den ganzen Horizont ist bei einem einzigen Ankerlichte wegen der Verdunkelung der durch Masten, Taue, Blöcke Segel u. s. w. abgefangenen Strahlen stets unvollkommen.

Einfachere Kennzeichen für das Zu-Anker-Gehen als bei Tage eine gross dimensionirte einfarbige Flagge und bei Nacht ein kontinuirliches Flackerfeuer — das generelle Warnungssignal! — dürften sich nicht leicht finden.

Das Bedürfniss der Unterscheidung von dem Vor-Anker-Liegen wird so ziemlich allgemein empfunden.

art. 9.

Das einfache weisse Licht für Lootsenfahrzeuge schafft eine wahre Kalamität. Es ist auch kein stichhaltiger Grund ersichtlich, aus welchem das Prinzip der Bordbeleuchtung, welches wohl nirgends dringlicher als bei diesen gewerbsmässig die

Annäherung an andere Schiffe forcirenden Fahrzeugen geboten ist, hier aufgegeben werden sollte.

Nothwendig ist daneben ein unterschiedliches mehrfaches (gleichzeitiges!) Flackerfeuer oder aber ein einfaches Buntfeuer (roth oder grün, je nach dem Lootshafen auf derselben Station), beides aber in kürzeren Intervallen als bisher, im Falle der Annäherung von oder zu anderen Schiffen.

art. 10.

Zur Unterscheidung von der bengalischen Flamme (resp. der Mehrzahl der Flackerfeuer) der Lootsenfahrzeuge ist den Fischerfahrzeugen das Flackerfeuer als spezifisches Signal ertheilt. Dieses Fischerflackerfeuer ist stets von dem einfachen weissen Fischerlicht begleitet und fällt weg bei den sogenannten Diagonalleuchten.

Es besteht heutzutage die Gefahr der Verwechselung des weissen Fischerlichtes mit

dem Ankerlicht,
„ Hecklicht,
„ Lootsenlicht,
„ Dampfertoplicht.

1. Die Möglichkeit der Verwechselung mit dem Ankerlicht birgt eine nur unbedeutende Gefahr, so lange das Fischerboot bei der Arbeit ist und daher nur so geringe Fahrt durch das Wasser macht, dass es im praktischen Leben als fast stationär angesehen werden darf, und besteht nicht mehr, sobald das Flackerfeuer hinzutritt.
2. Jede Verwechselung mit dem Hecklicht wird durch Adoptirung des obligatorischen Flackerfeuers sowie dadurch, dass dem überholt werdenden Schiffe das Flackerfeuer entzogen wird, vermieden.
3. Die Gefahr der Verwechselung mit dem Lootsenlicht ist unleugbar, wenn — was nicht zu verlangen ist — das Lootsenboot nicht unausgesetzt Flackerfeuer zeigt. Die einfachste Verwandlung dieses Zustandes der Gefahr in den der Sicherheit dürfte die sein, dass das Lootsenboot die gewöhnlichen Seitenlichter führt und bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen die zusätzliche bengalische Flamme als spezifisches Lootsensignal zeigt. Das bengalische Licht bietet den Vorzug des weissen Toplichtes, über den ganzen Horizont sichtbar zu sein, und die Seitenlichter gewähren nicht nur den Vortheil der annäherungsweisen Kursbestimmung des Lootsenbootes, sondern dienen zugleich innerhalb ihres Rayons durch ihren Schein und ausserhalb desselben durch ihre Abwesenheit zur Unterscheidung des mehrfachen Lootsenflackerfeuers von dem Fischerflackerfeuer.
4. Die Gefahr der Verwechselung mit dem Dampfertoplicht schwindet mit dem Auftauchen des oder der farbigen Seitenlichter.

Dagegen erscheint es dann nicht als eine bedenkliche Neuerung, die Fischerboote, wenn sie nicht bei der Arbeit sind, Netze und Leinen nicht ausgesetzt haben und in Fahrt sind wie andere Schiffe, von der Verpflichtung, Seitenlichter (seien es auch nur tragbare) zu führen, gänzlich zu entbinden, wenn man das Flackerfeuer für sie obligatorisch macht.

Da das Fischerboot vor treibendem Netz einem Schiffe vor Anker, das Fischerboot mit ausgesetzten Leinen einem beigedrehten Schiffe und das Fischerboot mit

schleppendem Netz einem beiliegenden Schiffe ähnelt, so ergiebt sich die Nothwendigkeit der Scheidung der Masse der Fischerboote nach dem Maasse der Manöverirfähigkeit in zwei grosse Klassen, nämlich:

Treibnetz und Angelleine auf der einen,
Grund- und Schleppnetz auf der anderen Seite.

Ferner besteht ein Bedürfniss nach Unterscheidung der bei der Arbeit beschäftigten Boote von den auf der Fahrt (und nicht bei der Arbeit) befindlichen.

Endlich ist es gut, bei Tage zu wissen, ob ein Fischerfahrzeug Fortgang macht oder nicht, ob es seine Netze und Leinen ausgesetzt hat, oder nicht, damit man beurtheilen kann, wie weit man ungefähr hintenum gehen muss, um sich in Taue oder Netze nicht zu verwickeln.

Ueberflüssig ist eine Unterscheidung von Dampf und Segel bei der Arbeit, nothwendig auf der Fahrt von und zu den Fischgründen.

Es darf an einem Erkennungszeichen bei Tage für diejenigen Fischerfahrzeuge, welche mit ausgesetzten Netzen fahren, nicht fehlen.

Bei Nacht erkennt man an den Signallichtern, ob die Fischer ihre Netze über Bord haben und mit denselben segeln oder ob sie dieselben aufgeholt haben.

Bei Tage kann man nur durch längere Zeit fortgesetzte Beobachtung feststellen, in welcher Richtung und in welchem Zeitmaass sie ihre Stellung zum Beobachter ändern und hieraus annähernd schliessen, ob sie die Netze aus oder ein haben.

Nach seemännischer Anschauung und nach art. 23 weicht der Segler vor dem Fischer mit Netz aus und behandelt auf dem Fusse der Gleichheit den Fischer ohne Netz aus.

Nun ist es von höchster Wichtigkeit, in diesigem Wetter sofort zu erkennen, wie der Fischer segelt, ob mit ob ohne Netz, um durch sofortiges Ueberblicken der Situation in den Stand sofortiger Entschliessung gesetzt zu sein.

Vorgeschlagen wird bei Tage ein Fischkorb, am besten vor dem Stag, für Treibnetz und Angelleine zwei Fischkörbe.

So ergiebt sich folgendes Schema für die Fischerboote:

I. Bei Tage:

A. mit Netzen und Leinen an (binnen) Bord führen
 1. Dampfer den Fahrtball,
 2. Segler kein Abzeichen.

B. mit Netzen und Leinen über (ausser) Bord führen
 1. Treibnetz- und Angelleinenfischer die zwei Diagonalfischkörbe,
 2. Grund- und Schleppnetz- etc. Fischer den Arbeitsfischkorb.

II. Bei Nacht:

A. mit Netzen und Leinen an (binnen) Bord führen
 1. Dampfer den gewöhnlichen Lichtersatz aller Dampfer,
 2. Segler mit oder ohne Verdeck sowie offene Boote, welche keine Fischerfahrzeuge sind (mögen sie Segel- oder Ruderboote sein), das weisse Fischer(Anker-)licht und zeigen ein Flackerfeuer.

B. mit Netzen und Leinen über (aussen) Bord führen
1. Treibnetz- und Angelleinenfischer die zwei Diagonallichter,
2. Grund- und Schleppnetz- etc. Fischer das weisse Fischer(Anker-) licht und zeigen zwei Flackerfeuer.

art. 11.

Ist das Hecklicht obligatorisch, so kann das Heckflackerfeuer in Fortfall kommen. Dafür dürfte art. 11 der Platz sein, einer Schiffslage Rechnung zu tragen, in welcher ein Ausweichemanöver zu verlangen hart und unbillig ist: dem Stillliegen und dem Treiben und dem Beigedrehtsein.

Verschiedene Arten des Treibens sind:

1. in See
 a) im Sturm beiliegend, so dass kein Steuer mehr im Schiffe ist, z. B. auch entmastet, mit gebrochenem Ruder, havarirter Maschine u. s. w. (hülflose Lage);
 b) vor einem Hafeneingange mit einigen Segeln backliegend, z. B. um den Tag oder den Lootsen zu erwarten, auf Schleppgelegenheit wartende Dampfer mit zurückgeschobenen Feuern u. s. w. (einigermaassen lenkbar);
2. auf Revieren und Seerheden
 a) vor den durch Sturm oder Strömung losgerissenen Ankern treibend (hülflose Lage);
 b) mit dem Strom gegen den Wind an treibend
 α) vor einem Anker,
 β) vermittelst Backen und Füllen einiger Segel (einigermaassen lenkbar).

Es ist aber auch durchaus unpraktisch, einem Schiffe, welches erst durch Setzen, durch Umlegen, durch Wegnehmen etc. der Segel sich in manöverirbaren Zustand versetzen muss, die Pflicht aufzulegen, z. B. vor einem Beimwinder auszuweichen, der durch müheloses Abhalten seinerseits bequem passiren kann.

Erkennt man dies an, so erübrigt ein charakteristisches Unterscheidungszeichen als Treibsignal, und als solches wird hier vorgeschlagen bei Nacht Grün über Weiss, bei Tage Kugel über Rhombus.

Es ist zwar ein Fehler, sich in eine Situation zu versetzen, welche das Gesetz nicht vorgesehen hat, so lange man in der Lage ist, eine vom Gesetze regularisirte Situation zu wählen, z. B. sich an eine Eiskante im Nebel freiliegend auf den Strom zu begeben, während man Anker daselbst werfen und so durch Glocke und Ankerlicht sich kenntlich machen könnte.

Es ist zwar ein Fehler, ohne Rücksicht auf ein- oder ausgehende Schiffe Nachts in einem Flusse vor Anker zu gehen und mit den Seitenlichtern aufzutörnen. Man soll vielmehr warten, bis das Fahrwasser klar (unbenutzt) ist.

Aber es ist auch entschieden ein Fehler des Gesetzes, ganz gewöhnliche und auf fast jeder Reise mögliche oder sich wiederholende Situationen ohne Norm zu lassen. Und das ist beim Treiben etc. der Fall.

art. 12.

Da die Fahrregeln prinzipiell bei Tag und bei Nacht dieselben sein sollen, so bedarf der Verkehr einer weitergehenden Differenzirung der Nebelsignale, als das heutige System sie liefert, und es ist das für Segelschiffe, für welche die Windregel normirt, auch sehr wohl möglich. Das Gesetz klassifizirt in art. 14 die Segler in fünf Massen. Es empfiehlt sich, für die Beimwinder die alten Nebelhornsignale beizubehalten, für die Raumsegler spezifische Apparate, wofür Klapper und Schrillpfeife sich am besten eignen dürften, einzuführen, und für den Vormwinder (den seltensten Fall!) das schleppendste Hornsignal zu belassen (die 3 Töne).

Es fehlt im heutigen Gesetze ein Nebelsignal für diejenigen Segelschiffe, welche mit halbem Winde segeln. Sie sind ausdrücklich von den mit raumem Winde segelnden Schiffen hinsichtlich der Signalpflicht im Nebel dadurch geschieden, dass ein besonderes Signal für diejenigen Segelschiffe festgesetzt ist, welche den Wind achterlicher als dwars ein haben. Man muss sie daher zu den beim Winde segelnden Schiffen rechnen. Dass diese Auslegung dem Willen des Gesetzes entspricht, ist aus dem Wortlaute desselben zu schliessen. Denn bei den mit raumem Winde segelnden Schiffen vermeidet das Gesetz zur Bezeichnung der Windrichtung die Angabe der zugesetzten Halsen und wählt statt dessen die Namhaftmachung der Schiffsseite, auf welche der Wind steht. Es reservirt die Angabe der Halsen für den Beimwinder.

Hiernach ist das mit halbem Winde segelnde Schiff bei Tag und Nacht im Uebrigen ein Raumwinder, dagegen im Nebel (bei Tage wie bei Nacht) ein Beimwinder. Ob dies eine glückliche Scheidung ist, kann mit Fug bezweifelt werden. Ein Bedürfniss, das mit halbem Winde segelnde Schiff in Nebel anders zu behandeln als sonst bei Tage und Nacht, ist nicht ersichtlich.

Ebenso scheidet das heutige Gesetz nicht bei Zuertheilung der Nebelsignale, ob der Raumwinder den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, und reiht in dieselbe Masse den Vormwinder ein.

Es wird endlich in Vorschlag gebracht, die Worte „oder einen anderen Dampfsignalapparat“ für Dampfer zu streichen.

Der „andere Apparat“ kann eine Sirene, er kann auch eine Dampftrompete sein. Die Zulassung desselben unterliegt auf hoher See keinen Bedenken, um so grösseren dagegen in der Nähe von Küsten, Felsen, Feuerschiffen etc., wo Sirenen, Dampftrompeten, Dampfnebelhörner, Blasebalgtrompeten u. s. w. geblasen werden. Eine sehr grosse Zahl von Schiffsführern wird den Unterschied zwischen den Tönen einer Sirene, Dampftrompete, Blasebalgtrompete und Dampfnebelhorn kennen zu lernen noch keine Gelegenheit gehabt haben.

Das Bedürfniss nach der Zulassung eines anderen Dampfsignalapparates neben der Dampfpfeife hat sich schwerlich bislang herausgestellt.

Von Rudersignalen nach Analogie des art. 19 ist in Nebel so lange absolut Abstand zu nehmen, als man die ungleichmässige Dichtigkeit des Nebels und folgeweise die unbestimmbare Biegung des Schallweges nicht zu kompensiren und das Zurückgeworfenwerden des Schalles durch feste Gegenstände (Aufbauten, Segel, Felsen etc.) nicht zu verhindern vermag.

art. 13.

Auch auf offener See soll ein Schiff in Nebel nie mit grösserer Geschwindigkeit fahren, als dass es in der halben Entfernung, welche den Radius des Gesichtskreises bildet, zum Stillstand gebracht werden kann (Seeamtsspruch „Cimbria“-„Sultan“, Vorsitzender Dr. Prien).

Wo dieses Gesichtsfeld fehlt, da bleibt eben nichts übrig als: beizudrehen oder auf Ankergrund vor Anker zu gehen.

Eine Fahrgeschwindigkeit innerhalb der Grenzen des Rudergehorsams des Schiffes überlässt den Nichteintritt einer Kollision dem Spiele des Zufalls und stellt ihn ausserhalb des Einflusses menschlichen Wollens und Vermögens.

Ein gewissenhafter Seemann wird auch das Hauptgewicht nicht darauf legen, sein Schiff in der Verfassung zu erhalten, dass es so rasch als möglich einen Halb- oder Viertelkreis beschreiben kann, sondern darauf, dass es so rasch als möglich zum Stillstand gebracht werden kann. Und er wird beachten, dass sein **Schiff** vorkommenden Falles wird über Steuer gehen, nicht bloss seine **Maschine** rückwärts schlagen müssen. Ohne letzteres Manöver kann er sein Schiff überhaupt nicht auf Sichtweite im Nebel stoppen.

Die mässige Geschwindigkeit wird überhaupt nicht durch eine Proportion zum konkreten Maximum der Fahrt, welche ein Schiff erzielen kann, bestimmt, ebenso wenig durch ein Verhältniss zu derjenigen Geschwindigkeit, welche dem Schiffe am schnellsten einen Kreislauf ermöglicht (solche Manöver kommen in der Praxis zur Verhütung einer Kollision niemals vor), sondern lediglich und allein durch das Erforderniss und das Maass eines schnell ausführbaren Stoppens der Fortbewegung.

Wo man aber nichts mehr sieht, da kann man auch nicht mehr ausweichen, sondern höchstens noch anrennen.

art. 14—18.

Jede Möglichkeit des Zusammenstossens zweier Schiffe ist eine Gefahr. Die Gefahr liegt in der Annäherung derselben auf konvergirenden Kursen oder auf parallelen Kursen innerhalb der Wirkung des Sogg und der Gier- und Scheerbewegungen.

Diese Gefahr besteht aus zwei Momenten: dem zeitlichen und dem räumlichen.

Das räumliche Moment ist der Sitz der Gefahr, und dieser ist der Schneidepunkt der beiderseitigen Schiffskurse.

Das zeitliche Moment ist die Dauer der Gefahr, und diese ist abhängig von der gegenseitigen Fahrgeschwindigkeit.

Hieraus folgt, dass die Verwandlung der Gefahr in Gefahrlosigkeit in dreifacher Weise erfolgen kann und muss:

1. Durch Verlegung des Sitzes der Gefahr hinter das eine der Schiffe — eine Verlegung weiter nach vorne ist keine Beseitigung, sondern höchstens eine Verringerung der Gefahr —, d. h. durch Passiren unter dem Heck.
2. Durch Verkürzung der Dauer der Gefahr.

 Dies geschieht regelmässig und sicher durch Fahrtminderung bezw. -Sistirung und Vorbeilassen des Gegners, ausnahmsweise und nur selten ohne Gefahr durch Fahrtbeschleunigung bezw. -Halten und Vorüberlaufen vor dem Gegner.
3. Durch eine Kombination beider Manöver.

Das Recht stellt die Realisirung dieser einfachen Gesetze der Mechanik sicher, indem es dasjenige Schiff bestimmt, welches den Schneidepunkt der Kurse zuerst oder allein passiren soll. Das ist dann der sogenannte Kurshalter, der regelmässig auch ein Fahrthalter ist und sein muss.

Lediglich Zweckmässigkeitsgründe sind es, welche das Recht veranlassen, den Kurshalter in der Form der Namhaftmachung des Ausweiche- oder Stopppflichtigen zu kennzeichnen.

art. 14.

Das Gesetz hat übersehen, dass der aufkneifende Beimwinder keineswegs immer ein überholendes Schiff ist und begriffsmässig auch nie zu sein braucht. Und es erscheint die Hinzufügung der Fahrregel des Leebeimwinders mit denselben Halsen um so weniger überflüssig, als sie, wenn auch nur eine Konsequenz aus der Natur der Sache und dem art. 24, doch dem äusseren Anschein und dem Wortlaute nach einen diametralen Gegensatz zur Fahrregel des Luvraumwinders mit dem Winde an demselben Bord bildet.

So lange die farbigen Lichter den Bord bezeichnen, der Winkel zwischen Wind- und Kielrichtung aber den Maassstab für die Fahrregel giebt — und das wird wohl stets so bleiben müssen —, ist es unmöglich, Lichtsignal und Fahrregel in absolute Uebereinstimmung zu setzen, derart, dass Beim-, Raum-, Vormwinder stets nur ein bestimmtes spezifisches Lichtsignal zeigen.

Dem stehen zwei Thatsachen gegenüber:

1. die verschiedene Höhe, welche die verschiedenen Schiffstypen am Winde zu gewinnen vermögen, d. h. die verschiedene Nähe am Winde beim Segeln. Während das Vollschiff kaum näher als 6 Strich an den Wind gehen kann, segeln Vor- und Achterschooner oft nahezu 4 Strich, Renn- und Lustyachten schon $3^1/_2$ Strich am Winde;
2. der durch die grosse Verschiedenheit der Distanz zweier Schiffe vom Kurskreuzungspunkte ungenau werdende Anhalt, welchen die Peilung liefert.

Diese Uebelstände lassen sich durch Theilung des Lichtrayons der sogenannten Positionslaternen in verschiedene Segmente wohl erheblich vermindern, aber niemals ganz beseitigen. Hieraus folgt, dass man sich auf andere Weise helfen muss. Und da liegt es nahe, die Seglernebelsignale, welche diejenigen Schiffsmassen, die unter diese oder jene Fahrregel fallen, kennzeichnen, bei Nacht — aber nur im Falle der Annäherung — zu verwenden, um die trotz des Lichtsignales bestehen bleibenden Zweifel zu lösen.

Weil aber die besten Schallsignalapparate gegen den Wind nichts auszurichten vermögen, so muss auch auf diese Ungunst der Verhältnisse Rücksicht genommen werden, und es erübrigt dann nur die (vom aufkneifenden Beimwinder abgesehen) generelle Statuirung der Luvatregel. Denn von allen Wahrnehmungen ist wohl keine geringeren Schwankungen und weniger Sinnestäuschungen unterworfen, als das Urtheil, ob man zu Luv oder in Lee eines Schiffes in See sich befindet.

art. 15.

Der Steven-auf-Steven-Regel ist am Schlusse die Regel der parallelen Kurse — die praktisch unendlich viel wichtigere! — beigefügt. Gerade dieser Zusatz

kann eine wohlthätige Folge haben. Er wird vielleicht das unselige Ueberschiessen der Positionslichter vor dem Buge aus der Welt schaffen, falls die Gerichte das Anwendungsgebiet dieser Regel in extensivster und intensivster Weise premiren.

art. 18.

Die heutige Vorschrift ist, wörtlich verstanden, fehlerhaft.

Sie wird praktisch werthvoll durch Umstellung der Worte: „wenn nöthig", und Umänderung des letzten „und" in „oder", nämlich so: „muss, wenn nöthig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen", wobei hinzuzudenken ist: „je nach den Umständen des Falles".

art. 19.

Zum mindesten 50 Prozent aller Kollisionen erfolgen in Folge Verspätung der Vornahme eines in einem früheren Stadium richtigen Ausweichemanövers. In solchen Fällen macht der Kurshalter, der sich mit offenen Augen ins Verderben rennen sieht, regelmässig von art. 23 Gebrauch und weicht ab. Das Resultat der beiderseitigen Evolutionen ist die Kollision. Das Gesetz muthet dem Kurshalter Uebermenschliches zu. Jeder Mensch schreit und darf schreien, wenn es ihm an den Kragen geht. Der Kurshalter soll schweigend untergehen. Der Entwurf erlaubt ihm, einen schlafmützigen Lümmel durch ein Lärmsignal aus seinem Stumpfsinn aufzurütteln.

Ob es ihm stets gelingen wird, ist freilich noch sehr die Frage. Aber wenigstens ist er nicht mehr gesetzlich mundtodt.

Das Lärmsignal darf natürlich kein Nothsignal sein. Denn es soll nicht Hülfe herbeirufen, sondern Gefahr wegschreien.

Daher ist der vom Kanonenschlag spezifisch verschiedene Gewehrschuss gewählt.

Nicht in das Strassenrecht auf See, sondern in die Flussordnungen gehören Bestimmungen über die Umkehrung der Weichepflicht im Verhältniss zwischen Gross und Klein und über die Festsetzung einer konstanten Signalpflicht in den in Betracht kommenden Fällen.

So würde es nur billig sein, wenn z. B. auf der Elbe Schiffe über 18 Fuss, und auf der Themse Schiffe über 22 Fuss Tiefgang wenigstens bei Tage gegenüber allen Schiffen von geringerem Tiefgang das Strassenrecht hätten und ihrerseits nur zu einer Fahrtminderung verpflichtet wären.

Die Fixirung dieser Fahrtminderung auf etwa 4 Knoten über den Grund gegen den Ebb- oder Fluthstrom und auf etwa 4 Knoten durchs Wasser mit dem Ebb- oder Fluthstrom dürfte sich hier dringend empfehlen.

Alsdann würde sich als Komplement des Strassenrechts zum Zwecke der Kundgabe desselben die Abgabe eines Signales nicht umgehen lassen. Für diesen Ausnahmefall würde man freilich ein Signal von mehr als drei kurzen Tönen (im Allgemeinen sind drei Töne die Grenzzahl für die Brauchbarkeit eines Signales!) wählen müssen, wenn man es nicht vorzieht, bei Tage die permanente Führung eines optischen Signales, z. B. einer rothen Flagge im Vortop, vorzuschreiben.

art. 20.

Das Gesetz enthält keine Bestimmungen für Ruderböte; das Verhalten derselben gegenüber den Dampf- und Segelschiffen und dieser zu jenen auf den mit der

See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern regelt sich heutzutage noch vielfach nach dem Satze: sauve qui peut. Das will sagen: Das Ruderboot mag sich in Acht nehmen, Dampfer und Segler behandeln es als Nichts. Das Segelboot erfreut sich des Rechtsschutzes der Segelschiffe und theilt mit ihnen die Pflichten.

Hier ist auf der einen Seite zu wenig, auf der anderen zu viel geschehen. Die Insassen der Ruderböte bedürfen eines Schutzes. Sie sind doch, um ein geflügeltes Wort zu wiederholen: gewissermaassen auch Menschen. Es dürften die Bestimmungen genügen, dass Dampfschiffe ihre Fahrt zu sistiren und Ruderböte ein weisses Licht bei Nacht zu führen und sich auf Flüssen aus dem Kurse der Dampfer nach Möglichkeit zu halten haben. Dagegen ist es eine unbillige Zumuthung, von den Dampfern und grossen Seglern zu verlangen, dass sie jedes winzige Segelboot unter allen Verhältnissen auf gleichem Fusse mit dem grössten Dreimaster behandeln. Es wäre nicht unbillig, die Pflicht des Ausweichens auf Flüssen ganz allgemein auf das Segelboot zu legen und den Dampfer zum Stoppen und Rückwärtsgehen zu verpflichten.

Die Regelung dieses Standes der Dinge wird am füglichsten den Flussfahrordnungen überlassen, während **auf See** kein ausweichender Grund vorliegt, das schwer und langsam manöverirende Ruderboot nur um seiner Kleinheit willen in Nachtheil zu versetzen.

Der Grundsatz: Dampf und Segel weichen Anker, ist vielleicht nur seiner Selbstverständlichkeit halber im heutigen Rechte unausgesprochen geblieben.

Da Treiben, Beidrehen, Stillliegen gesetzlich nicht verbotene Schiffsmanöver sind und unter Umständen sich nicht umgehen lassen, vielleicht sogar unbedingt geboten sind, so widerstreitet es der Billigkeit und dem Fundamentalsatze, dass derjenige ausweichen soll, der durchschnittlich am wenigsten dadurch beschwert wird, einem Schiffe in einer der genannten Lagen eine Weichepflicht gegenüber einem Schiffe in Fahrt aufzuerlegen. Gewährt das Gesetz ihnen ein Unterscheidungssignal, so sollte es ihnen das Strassenrecht auch nicht entziehen, vielmehr ihnen das **Verbleiben in der bisherigen Lage** auch gestatten. Dabei kann es keinen beachtenswerthen Unterschied machen, ob das treibende etc. Schiff ein Segler oder ein Dampfer ist.

Der gleiche Gesichtspunkt führt zum sogenannten Strassenrecht der Fischer beim Fang sowie der Schleppzüge, d. h. der durch die Schlepptrosse verbundenen Mehrheit von Schiffen.

Ruderböte unter einander werden am passendsten nach den Dampferregeln behandelt. Schleppzüge unter einander werden am passendsten nach den Dampferregeln behandelt, wenn der Schlepper ein Dampfer, und nach den Seglerregeln, wenn der Schlepper ein Segler ist.

Für Fischer unter einander empfiehlt sich die Generalisirung der Haager Fahrregeln.

Die Fahrregeln der Haager Konvention vom 6. Mai 1882 für die Nordseefischer (art. 14, 15, 16, 17 und 19) lauten:

1. Grundnetz weicht Treibnetz und Angelleine (art. 19).
2. Das offene Treibnetzboot fischt luvwärts von dem gedeckten, oder, was dasselbe ist, das gedeckte Treibnetzboot fischt leewärts von dem offenen (art. 16).

3. Für das Verhältniss der offenen Treibnetzboote zu einander und der gedeckten Treibnetzboote zu einander beim Fischen entscheidet der Vorzug der Zeit. „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“. (art. 15, 16, 17.)
4. Treibnetz in Arbeit geht dem Anker vor (art. 14).

Dazu kommen folgende Fahrregeln für die Fischerboote:

5. Netz und Leine weichen dem Kabel (Submarine Kabelkonvention vom 14. März 1884. art. 5).
6. Dampftrawler weicht Segeltrawler. Das ist Selbstverstand.

Mit Recht hat der Dampf-Seefischerei-Verein „Unterweser“ den auf der Washingtoner Konferenz ausgesprochenen Grundsatz, dass ein Dampfschleppnetzfischer überall als ein gewöhnlicher Seedampfer im Sinne des Strassenrechts anzusehen sei, als „nach allen Seiten hin leichtfertig und nicht begründet“ zurückgewiesen und betont, dass diese Frage die Mitglieder der Konferenz wenig vorbereitet angetroffen habe.

art. 22.

Für die Beantwortung der Frage, ob und wann der Kurshalter zugleich ein Fahrthalter sein soll, sind Raum und Zeit und Peilung, also Kurs- und Fahrgeschwindigkeit und Distanz entscheidend.

Dies ist früher bereits des Näheren erörtert.

Gerade hier spielt art. 23 seine Hauptrolle.

In allgemeiner Fassung wird sich daher kaum mehr sagen lassen, als im Entwurfe geschehen ist.

In der erdrückenden Mehrzahl aller Begegnungen von Schiffen auf See wird das zum Kurshalten verpflichtete Schiff auch seine Fahrt beibehalten müssen, um die Verhütung eines Zusammenstosses sicher zu stellen.

Indem die Washingtoner Konferenz diesen häufigsten Fall als ausnahmslosen Rechtssatz proklamirte, ist sie in den Fehler jeder Laiengesetzgebung: das falsche Generalisiren, verfallen.

art. 23.

Die Einfügung des Wortes „entschuldbar“ ist durch die Nothwendigkeit der Repression der Buchstabenjurisprudenz veranlasst, welche zwischen dem Recht und der Pflicht des Abweichens nicht genügend unterscheidet.

Die Pflicht, abzuweichen, setzt eine klare Situation voraus: die Erkenntniss, dass nur ein Abweichen von der Regel noch helfen kann und dass es muthmaasslich helfen wird. Wo Zweifel bestehen, da liegt z. B. für den Kurshalter keine Verpflichtung vor, den Kurs zu ändern.

Das Recht, abzuweichen, ist dagegen schon in Zweifelsfällen gegeben, also z. B. für den Kurshalter da, wo das Kurshalten wahrscheinlich zur Kollision führen wird.

„Wo man zweifelt, da wagt man's.“

Das ist die Konsequenz des Rechtssatzes, dass im Nothstande (bei periculum in mora) nur für grobe Fahrlässigkeit (lata culpa und selbstredend auch dolus) einzustehen ist.

„Es kann in Nöthen nicht gehen, wie in Willkür.“

Die Mahnung „non multa sed multum“ ist auch für die Fortbildung des Strassenrechtes stets im Auge zu behalten. Wo die realen Verhältnisse des Lebens keine einfachen sind, da kann auch das Recht nicht einfach sein.

Nicht alle im ersten Theile dieser Arbeit erwähnten Situationen erheischen eine separate gesetzliche Regelung; aber für die Normirung der typischen Fälle besteht ein weitergehendes Bedürfniss, als durch das heutige Recht befriedigt wird.

Der Reform-Entwurf enthält den Versuch, das Maass des Nothwendigen einzuhalten und die Möglichkeit einer wirkungsvollen Verbesserung des Gesetzes darzuthun.

Jede Reform muss naturgemäss von England ausgehen und ist ohne Englands Vorgehen von vornherein aussichtslos.

Damit ist für den Kenner der einschlagenden Verhältnisse zugleich gesagt, dass der Entwurf trotz seiner Bemühung, sich so eng wie möglich an das bestehende Recht anzulehnen, schwerlich je über das Stadium des im günstigsten Falle sogenannten „schätzenswerthen Materials“ hinauskommen wird. Aber dies darf kein Grund zum Schweigen sein, wo Reden Pflicht ist. Und diese Pflicht besteht für jeden Gelehrten, welcher durch gewissenhafte Forschung und ernstes Denken die Ueberzeugung gewonnen hat, dass eine in stiller Arbeit gewonnene neue Idee zur Besserung des Standes der Dinge und damit auch zum Fortschritte des Menschengeschlechts, wenngleich nur innerhalb enger Grenzen, beizutragen geeignet ist.

Und schafft die Idee auch nur die Anregung zu einer anderen besseren, so war ihre Kundgabe nicht nutzlos. Nutzen aber — obgleich nicht immer materieller — gehört zu den Zielen aller Wissenschaft. Denn der höchste Zweck jeder Wissenschaft ist die Wahrheit, und diese ist allemal nützlich, auch wenn sie schöne Illusionen zerstört.

§ 94.

Einige anderweite Uebelstände.

I.

Die besten Gesetze, und so auch das Strassenrecht auf See, selbst wenn es in allen Einzelheiten völlig einwandfrei wäre, können ihren Zweck nicht erreichen, so lange ihr Inhalt nicht den Unterthanen in Fleisch und Blut übergegangen ist und so lange Unkenntniss und Missverstand des Willens des Gesetzes noch in weiten Kreisen herrschen.

Es genügt hier, auf die Bemerkungen zu dem art. 19 über den Gebrauch der Kurssignale, zu den art. 15 und 16 über das „beinahe entgegengesetzt“, zu den art. 12 und 14 über Nebelsignale und aufkneifende Beimwinder, zu den art. 13, 16 und 18, zu den art. 15 und 18 und zum art. 20 zu verweisen.

Aber trotz richtiger Auffassung des Gesetzes und trotz des besten Willens zum Gehorsam gegen das Gesetz können Unkenntnisse, Täuschungen und Irrthümer landläufiger Art über die Bedingungen und das Maass der Schiffsbewegung als Kollisionsursachen fortwirken.

Noch immer wird vielfach die Thatsache ignorirt, dass der Schiffskörper nach erfolgter Hartruderlage die vorher angelegene Kursbahn erst auf die Entfernung von 2 bis 3 Schiffslängen seit dem Ruderkommando verlässt. Die natürliche Folge dieser Unkenntniss ist die Verspätung des Ruderkommandos.

Der Schiffer glaubt also bei veränderter Peilung des Gegners sich selbst schon auf einer jenseits der alten Kursbahn sich bildenden Krümmungsbahn zu befinden. Veränderte Peilung in Folge der eigenen Ruderlage beweist jedoch für sich allein noch keineswegs die Beseitigung der Kollisionsgefahr.

Es besteht ferner viefach eine falsche Vorstellung über die Wirkung des Ruderstützens in Folge des Ignorirens des Derivations- (Abtrifts- oder Einbuchtungs-) Winkels. Wer sein Ruder stützt, sobald er den Gegner in der Kiellinie peilt oder gleich darauf, der wird ihn alsbald wieder am alten Bord haben. Die natürliche Folge dieser Selbsttäuschung ist die Verfrühung des Ruderkommandos „steady“ oder „Stützt“.

Nicht minder herrscht noch bisweilen Unkenntniss über das Kräfteverhältniss zwischen vorwärts treibender und backender Schraube und über die Thatsache, dass das Schraubendampfschiff erst auf circa 6 Schiffslängen aus voller Fahrt vorwärts zum Stillstande gebracht werden kann, wobei gleichzeitig ein Abfallen nach Backbord resp. nach Steuerbord stattfindet, welches durch Ruderlage nur zum geringsten Theile kompensirt werden kann. Den Gegner täuscht dieses Abfallen sehr leicht, wenn das Backen nicht signalisirt ist. Die natürliche Folge dieser Unkenntniss ist die Verspätung des Maschinenkommandos „volle Kraft rückwärts“.

Wie weit verbreitet und wie fest gewurzelt derartige Irrungen sind, dafür legt der Kollisionsfall „Hohenstaufen-Sophie“ ein belehrendes Zeugniss ab, und zwar sowohl in seiner Entstehung wie in der ihm zu Theil gewordenen Beurtheilung. Es kann von Nutzen sein, dies an den Einzelheiten des Falles darzuthun, und aus diesen Gründen mögen hier die in den No. 19, 25 und 26 des Jahrganges 1888 der „Hansa“ sich findenden Besprechungen Platz finden.

Sie lauten:

Der Kollisionsfall „Sophie-Hohenstaufen“.

Unter diesem Titel erschien vor einigen Wochen im Verlage von Carl Schünemann in Bremen eine Broschüre, welche die Sprüche des Seeamts zu Bremerhaven vom 9. Dezember 1884, des Oberseeamts zu Berlin vom 21. April 1885 und das Urtheil des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 3. Februar 1888 enthält. Beigefügt sind vier Skizzen, nämlich eine des Seeamts, eine des Schiffers Winter, produzirt im Oberseeamt, eine des Oberseeamts und eine des Norddeutschen Lloyd, produzirt im Hanseatischen Oberlandesgericht. Es fehlen in dem Heftchen das Urtheil des Landgerichts zu Bremen, Kammer für Handelssachen, vom 22. September 1887, und die vom Norddeutschen Lloyd in der Duplik auf Grundlage des Diagramms der landgerichtlichen Gutachter, der Navigationslehrer Jungclaus zu Geestemünde und Ibbeken zu Elsfleth, entworfene, dem H. O. L. G. vorgelegte Skizze, welche dasselbe als seinen Feststellungen entsprechend erachtet hat. Die vier in der Sache bislang ergangenen Entscheidungen bieten ein merkwürdiges Beispiel der Verschiedenheit der Beweiswürdigung bei unverändertem Beweismaterial.

Das Seeamt erblickt die Ursache der Kollision in der Verspätung des Hartbackbordruder-Legens (Pinne an Backbord) auf dem „Hohenstaufen“ und in der Kursänderung der „Sophie“, scheint also beiderseitige Schuld anzunehmen. Das O. S. A. misst dem Führer des „Hohenstaufen“ die alleinige Schuld bei und findet

die Kursänderung der „Sophie“ durch Art. 23 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 gerechtfertigt. Das Landgericht erkennt, dass die Kollision vorwiegend vom Kommandanten der „Sophie“ verschuldet sei, und das O. L. G. schliesst sich dieser speziell aus dem Gutachten von Jungclaus und Ibbeken geschöpften Ansicht mit der Verschärfung an, dass ausschliesslich den Kommandanten der „Sophie“ die Schuld an dem Zusammenstosse treffe. Ob das Reichsgericht im Hinblick auf die Auslegung, welche der Art. 23 abseiten des H. O. L. G. gefunden hat, noch mit der Sache befasst werden wird, steht dahin. Angesichts der Feststellung des Thatbestandes, welche in zweiter Instanz nach deutschem Prozessrechte eine definitive ist, erscheint eine Revision im Uebrigen aussichtslos. Und doch giebt nach **beiden** Richtungen das zweitinstanzliche Urtheil zu begründeten Bedenken Anlass, welche hier zum Ausdruck zu bringen ebenso zeit- wie ortsgemäss sein dürfte.

Die Grundlage der nachstehenden Erörterungen bilden die Feststellungen des Sachverhalts und die nach Maassgabe derselben gewonnenen Beweiswürdigungen des H. O. L. G. Die Darstellung des O. S. A. ist nicht zum Ausgangspunkt zu nehmen, weil diese Behörde, wie das H. O. L. G. überzeugend nachweist, die Zeugenaussagen über die Distanzen durchaus ungenügend berücksichtigt. Weniger praktisch ist der Irrthum des O. S. A. über die Wirkung des Hartsteuerbordruders (Pinne an Backbord) auf der „Sophie“ und die Zeichnung einer Evolutionskurve des „Hohenstaufen“ zu einer Schiffslänge von 117 Metern statt von 107 Metern. Wesentlich ist aber, dass alle drei Entscheidungen dem „Hohenstaufen“ in den beigefügten Diagrammen und den sich daran schliessenden Argumenten ein Drehungsmoment verleihen, welches eine nach den Gesetzen der Schiffsbewegung unmögliche Krümmungsbahn ergiebt. Nach Publikation der epochemachenden Arbeiten von Colomb, nämlich:

> The dangers of the modern rule of the road at sea, and the manoeuvring powers of ships as affecting collisions. 1885.

und

> Recent measurements of turning powers of screw ships. 1886.

wird die Supposition von Evolutionskurven, wie sie in den erwähnten Diagrammen zu Tage tritt, — die Entscheidung des H. O. L. G. fällt in das Jahr 1888 — befremdlich erscheinen.

Es empfiehlt sich, der Auseinandersetzung über diesen Punkt den Widerspruch gegen einzelne andere Bemerkungen des H. O. L. G. vorauszuschicken, um für die hauptsächlichen Erörterungen carte blanche zu schaffen.

1. Das H. O. L. G. lässt den „Hohenstaufen“ vor dem ungefähr rechtwinklig zur eigenen Kurslinie herandampfenden Geschwader erst dann mit Backbordruder (Pinne an Backbord) — vom H. O. L. G. „einfaches“ Backbordruder genannt — vom Kurse abweichen, als die Korvette „Baden“ ungefähr gerade voraus war (Seite 34 und 35), während das Seeamt (Seite 5) bereits festgestellt hatte, dass der „Hohenstaufen“ die „Baden“ damals etwa 3 Striche an Steuerbord voraus hatte. Dass die seeamtliche Konstellation die allein mögliche und die Annahme des H. O. L. G. ganz

53*

offensichtlich eine irrthümliche ist, erhellt aus den bekannten Distanzen zwischen „Baden", „Württemberg" und „Sophie", den ebenso bekannten Fahrgeschwindigkeiten sämmtlicher Schiffe und den Peilungen und Distanzen zwischen „Hohenstaufen" und „Sophie".

2. Das H. O. L. G. argumentirt bei der Frage des Effekts der reversirten Schraube des „Hohenstaufen" auf die Drehung desselben bei hart an Bord gelegtem Ruder mit der unbekannten, aber doch möglichen Eigenart dieses Schiffes. Ueber die Wirklichkeit einer solchen Eigenart ist so wenig eine expresse Feststellung erfolgt wie vom Gegentheil. Aber aus den letzten Peilungen, Kursen, Distanzen und dem Rammwinkel ergiebt sich, dass der „Hohenstaufen" so wenig wie die „Sophie" im fraglichen Punkte eine Eigenart — die denn doch dem Führer dieses Schiffes nicht füglich hätte unbekannt bleiben können — besass, vielmehr die Wirkung der reversirten Rechtsschraube eine ganz reguläre war.

3. Das H. O. L. G. motivirt die Unmöglichkeit einer nachträglichen Konstatirung des Drehkreises des „Hohenstaufen" mit der während der Dauer des Prozesses (resp. nach der Kollision) stattgehabten Veränderung des Schiffskörpers durch einen Umbau, welcher sich in Folge der Versetzung des Schiffes aus der transatlantischen in die Australfahrt vernothwendigte. Ob dieser Umbau sich auf das Innere des Schiffs beschränkte oder auch auf die Linien des Unterwasserschiffs ausgedehnt wurde, darüber schweigt das Urtheil. Eine derartige Feststellung aber war für die Schlüssigkeit der Folgerungen des H. O. L. G. unerlässlich. In der Newyorkfahrt war der „Hohenstaufen" vornehmlich Passagierdampfer, sein Zwischendeck diente zur Aufnahme von Auswanderern. In der Australfahrt fungirt der Dampfer dagegen möglicherweise vorwiegend als Frachtdampfer, der Zwischendecksraum wäre dann als Laderaum verfügbar und das Innere des Schiffs würde dementsprechend abzuändern gewesen sein. Auch können durch das Tropenklima bauliche Aenderungen des „Hohenstaufen" als Passagierdampfer in der Australfahrt geboten sein. Bleiben dagegen die Linien des Unterwasserschiffs dieselben (die Aenderungen derselben würden den Kosten eines Neubaues nahe kommen), so bleibt auch bei gleichem Tiefgange vorne und hinten die Manövrirfähigkeit des Schiffes eine wesentlich gleiche. Die Unmöglichkeit, den „Hohenstaufen" nach seinem Umbau — vorausgesetzt, dass das Unterwasserschiff dasselbe blieb — auf den Tiefgang zur Zeit der Kollision zu bringen und seine Drehfähigkeit bei 11 Knoten Fahrt einer maassgeblichen Prüfung zu unterziehen, ist vom H. O. L. G. weder behauptet noch nachgewiesen.

Dieses vorausgeschickt, treten wir an den Kern der Entscheidung heran. Derselbe liegt in der Konstruirung des Drehkreises des „Hohenstaufen" und in der Auslegung des Art. 23 der Kaiserlichen Verordnung. Ersteres ist wesentlich eine nautische, letzteres eine juristische Frage. Die Klarlegung des ersten Punktes entscheidet über die Inkulpation des „Hohenstaufen", die des zweiten Punktes über die Exkulpation der „Sophie".

A. Ein Einzelschraubendampfer mit Handsteuerung — ein solcher ist der

„Hohenstaufen“ — beschreibt von dem Augenblick an, wo sein Ruder an Bord gelegt wird, bis dahin, wo sein Kopf durch 32 Striche gedreht hat, eine Spirale und keinen Kreis. Zu einem regelrechten Kreislauf wird seine Fortbewegung erst im weiteren Verlauf. Die Gründe für diese Erscheinung liegen in folgenden Thatsachen.

Ein Ruder mit Handsteuerbetrieb kann nicht mit einem Mal, sondern nur allmählich in die beabsichtigte Winkelstellung zum Kiel gebracht werden, also kann es auch nur nach und nach seine Wirkung bis zur Erreichung seiner Maximalkraft, welche alsdann annähernd konstant erscheint, üben. Das An-Bord-Legen des Ruders ruft eine Reduktion der Fahrt hervor. Auch diese ist eine allmähliche, einmal weil der Ruderwinkel und damit der Wasserwiderstand am Ruder und durch das Ruder gradweise wächst, sodann weil das Trägheitsmoment des Schiffes — die Tendenz der Fortbewegung im gesteuerten Kurse — nicht momentan überwunden wird. Daher unterscheidet die Wissenschaft in der Drehungskurve der Schiffe den Evolutions- vom Kreisbogen. Im Durchschnitt ist der Radius des ersteren $1/_5$ bis $1/_3$ grösser als der des letzteren. Will man nun in graphischer Darstellung ein annäherungsweise treues Bild der Wirklichkeit geben, so muss man den Radius in den Zirkel nehmen und rechtwinklig zum Kurse etwa 1 bis 2 Schiffslängen voraus einsetzen und dann von der Mitte des Schiffes aus den Kreisbogen schlagen. Auf diese Weise erhält man ungefähr den Heckweg des Schiffes durchs Wasser. Den Bugweg des Schiffes durchs Wasser findet man durch Kenntniss des Derivationswinkels, d. h. der Differenz zwischen Tangente und Kiellinie. Denn bei An-Bord gelegtem Ruder bewegt sich das Schiff nicht auf der Kiellinie, sondern auf einer dieselbe vom Bug zum Quarterdeck in einem mehr oder weniger spitzen Winkel schneidenden krummen Linie. M. a. W. Der Bugweg stellt einen Innenkreis dar innerhalb des Heckweges. Vergl. Fig. 273.

Es ist auffallend, dass das O. S. A. diese Thatsache, dass beim drehenden Schiffe der Bug nach innen gedrängt, das Heck nach aussen geworfen wird, ignoriren und seinem Spruch eine Skizze zu Grunde legen konnte, in welcher der Backbordbug des „Hohenstaufen“ ausserhalb des Drehkreises liegt. Das Oberseeamt konstruirt die Kiellinie des drehenden Schiffes als Tangente an den Drehkreis, während sie eine Sehne bildet. Die Abhandlungen im Beiheft des Marineverordnungsblattes, welche das H. O. L. G. zitirt, sind offenbar unberücksichtigt geblieben. Wie wesentlich die Unterscheidung zwischen Evolutions- und Kreisbogen und wie wichtig die Berücksichtigung des Trägheitsmoments des Schiffes ist, welches anfänglich meist so gross ist, dass der Schwingungsmittelpunkt noch **vor** dem Schiffe selbst liegt, illustrirt die Fig. 273a.

Hier ist C der Mittelpunkt eines Kreises zu einem Radius von 4 Längen des Schiffes X. Von der Möglichkeit eines derartigen physikalisch unmöglichen Kreislaufes gehen die sämmtlichen angezogenen Erkenntnisse aus. In Wahrheit wird

der Kreissektor	I	einem	Radius	von	$5^1/_2$
„ „	II	„	„	„	$5^1/_4$
„ „	III	„	„	„	5
„ „	IV	„	„	„	$4^1/_2$
„ „	V u. VI	„	„	„	4

Schiffslängen entsprechen.

Der Sektor I ist für einen Winkel von $2^1/_2$ Strich, die folgenden II bis V zu je einem Oktanten angenommen, was der Wirklichkeit näher kommt, als die Supposition der erkennenden Behörden dies thut. Die Fig. 273a veranschaulicht den erheblichen Unterschied, welchen es ausmacht, ob man als Mittelpunkt des Kreises von 4 Schiffslängen den Punkt C (ohne Rücksichtnahme auf das Trägheitsmoment des Schiffes und die erst allmählich eintretende Fahrtreduktion und die gradweise wachsende Ruder-Winkelgrösse) oder den Punkt M (mit Berücksichtigung dieser Faktoren) setzt.

Da in der Praxis in 99 von 100 Fällen für das Strassenrecht auf See nur der Evolutionsbogen in Frage kommt, so ist die schätzungsweise Angabe des Radius des Kreisbogens nur indirekt von Werth, sehr werthvoll aber die Kenntniss der Länge der Sehne vom Ausgangspunkt des Rudermanövers bis zur Krümmungsbahn für etwa je $^1/_4$ Strich bis zu 4 Strich im Ganzen. S. Colomb, recent measurements etc. 1886.

Es ist ohne weiteres klar, in welch' erheblichem Maasse die Gestalt des Evolutionsbogens von dem angelegenen Kurse beeinflusst wird. Der Unterschied im Kurse von nur circa $^1/_2$ Strich zeigt schon die in Fig. 273b dargestellte Kurvendifferenz. Das Schiff A, welches um α als Mittelpunkt dreht, liegt den Kurs Z an und beschreibt den Bogen a, bleibt also diesseits des Kurses x, welchen ein anderes Schiff C fährt. Dagegen das Schiff B, welches den Kurs y anliegend um β dreht, schneidet mit seinem Bogen b den Kurs x zweimal. Die Kurvendifferenz vergrössert sich, wenn man an Stelle desselben Ausgangspunktes, d. h. Anfangskurses der Drehung der Schiffe A und B einen verschiedenen setzt. Wenn z. B. das Schiff A in der Drehung nach Steuerbord begriffen war, das Ruder stützte (mittschiffs fliegen liess) und in A 1 den Kurs y 1 anliegend wieder hart an Bord legte, so wird es die Bahn a 1 beschreiben und dabei um α 1 drehen. A 1 wird den Kurs x ebenfalls zweimal schneiden, aber an ganz anderen Punkten als B.

Dass das H. O. L. G. dieser Thatsache Rechnung getragen hat, ist aus der zweimaligen Erwähnung des Stützens des Ruders auf dem „Hohenstaufen" Seite 67 und 82, wo das Herumfliegen des Rades beschrieben wird, nicht ersichtlich, das Gegentheil aus den Deduktionen aber zu entnehmen.

Versucht man nun auf Grund der Feststellungen des H. O. L. G. und der Gesetze der Schiffsbewegung ein physikalisch annähernd mögliches Bild der Bewegungen der Schiffe „Sophie" und „Hohenstaufen" zu entwerfen, indem man die einzelnen durch spezielle Zeugenaussagen gedeckten Momente fixirt, so erhält man innerhalb der Grenzen der von den Zeugen gegissten Peilungen und Distanzen entweder das in Fig. 273c oder das in Fig. 273d gewonnene Resultat. Ersteres ist dem „Hohenstaufen" günstiger und soll daher, wenn es auch für ein nautisch geschultes Auge nicht das unbedingt wahrscheinlichere ist, im Folgenden zu Grunde gelegt werden. Nur darauf sei aufmerksam gemacht, dass in Fig. 273c der „Hohenstaufen" von H 3 bis H 3 a etwa $^3/_4$ Schiffslängen avancirt und den Kurs von S in S 4 c (achterlicher als mittschiffs) schneidet, während H 3 in Fig. 273d bis H 3 a nur $^1/_2$ Schiffslänge unter gestütztem Ruder vorrückt (was zeitlich etwa 9 Sekunden bedeutet) und den Kurs von S in S 4 c (an Backbordbug) schneidet, und wenn H 3

nur $1/5$ Schiffslänge (circa 4 Sekunden) bis H 3 a sich fortbewegt, den Kurs von S in S 4 b (circa mittschiffs) kreuzt.

Die Evolutionskurve von H 3 würde in allen Fällen diesseits der Kurslinie von S bleiben. In Fig. 273 c sind nun die zurückgelegten Distanzen, die gebrauchten Zeiten, die Kurse, die Peilungen, die gegissten Abstände etc. nach den einzelnen Phasen eingetragen. In H 1 erblickt der Führer des „Hohenstaufen" die Schiffe „Baden", „Württemberg", und „Sophie" in B 1, W 1 und S 1, in H 2 ist die Stellung der letzteren B 2, W 2 und S 2, in H 3 ferner B 3, W 3, S 3, weiter in H 3 a, diejenige von W 3 a und S 3 a, und in H 4 die von W 4 und S 4. Von jetzt an kommen nur noch H 4 und S 4 in Betracht und sind die folgenden Positionen mit a, b, c bezeichnet. In H 5 und S 5 ist der Moment der Kollision dargestellt.

Von H 1 bis H 3 dreht der „Hohenstaufen" unter halbem (vom H. O. L. G. „einfachem" genannt) sogenannten Backbordruder (Pinne am Backbord). In H 3 wird das Ruder gestützt, in H 3 a hart an Backbord (Pinne an Backbord) gelegt und bleibt so bis H 4 a. Hier wird das Ruder hart an Steuerbord (Pinne an Steuerbord) gelegt und kurz vor H 4 c die Maschine auf Volldampf reversirt. In Folge dessen dreht die Rechtsschraube des „Hohenstaufen", unterstützt von dem sogenannten Steuerbordruder (Pinne an Steuerbord), nach bekannten Gründen den Kopf des „Hohenstaufen" nach Steuerbord.

Die „Sophie" giebt in S 4 etwa 10 Grad Backbordruder (Pinne an Steuerbord) bis S 4 a und legt hier das Ruder den anderen Weg und lässt in S 4 b die Schraube langsam gehen, stoppen, mit halbem und dann vollem Dampf in schneller Aufeinanderfolge rückwärts schlagen. In Folge dessen dreht die Linksschraube der „Sophie", unterstützt von dem Steuerbordruder (Pinne an Backbord), nach bekannten Gründen den Kopf der „Sophie" nach Backbord.

Von H 3 aus würde der „Hohenstaufen" selbst unter Annahme eines Drehkreises zu einem Radius von 5 Schiffslängen noch frei gehen, wenn er unter Hartsteuerbordruder (Pinne an Backbord) nach Steuerbord drehte.

Von H 3 a aus konnte der „Hohenstaufen" nur unter der Voraussetzung noch die „Sophie" klaren, dass dieselbe sich zu der Zeit, wo er ihren Kurs kreuzte, nicht in dem gerade gefährdeten Kursabschnitt befand. Selbst wenn man die Drehfähigkeit des „Hohenstaufen" bis zu einem Kreisbogen, dessen Radius 4 Schiffslängen desselben beträgt, steigert, ist ein Vermeiden der Kurslinie der „Sophie" jetzt unmöglich geworden. Durch das Stützen des Ruders wurde eben der Ausgangspunkt (der Anfangskurs) der Evolutionskurve des „Hohenstaufen" zu seinem Ungunsten verschoben. Nur etwa $1/2$ Strich Kursdifferenz und doch ein folgenschwerer Schritt „dieses Ruderstützen"!

Kleine Ursachen — grosse Wirkungen! Denn jetzt ging der „Hohenstaufen" der „Sophie" in den Weg, anstatt ihr, wie Art. 16 des Strassenrechts gebot, aus dem Wege zu gehen.

Die Reihenfolge der Schiffsbewegungen war bekanntlich, chronologisch geordnet, die folgende:

1. H 3 stützt sein Ruder.
2. H 3 a giebt Hartbackbordruder (Pinne an Backbord) und avancirt bis H 4.
3. Jetzt giebt S 4 10 Grad Backbordruder (Pinne an Steuerbord).

4. Gleich darauf aber in S 4 a Hartsteuerbordruder (Pinne an Backbord).
5. Hieran schliesst sich nahezu gleichzeitig in H 4 a das Hartsteuerbordruder (Pinne an Steuerbord) des „Hohenstaufen“.

„Sophie“ beginnt schon ungefähr in S 4 b ihre Schraube rückwärts arbeiten zu lassen, „Hohenstaufen“ erst kurz vor H 4 c. Es ist wichtig, diese Reihenfolge im Auge zu behalten, da immer das Rudermanöver des einen Theils ein solches des anderen hervorgerufen hat.

Es ist aber noch wichtiger, die Thatsache zu beachten, dass die Kursdifferenz zwischen den Positionen H 3 und H 4 für einen scharfen Beobachter auf der „Sophie“ völlig unbemerkbar bleiben musste. Denn sie ist nahezu gleich Null.

Die Unerkennbarkeit einer Kursänderung im Verhältnisse von H 3 und H 4 veranlasste den Kommandanten der „Sophie“ in S 4 nach Backbord hinzudrehen, indem er sich offenbar der Hoffnung hingab, mit seinem Drehkreise noch diesseits der Kurslinie des „Hohenstaufen“ bleiben zu können. Dieser Glaube schwand, sobald in H 4 a die Drehung des „Hohenstaufen“ nach Steuerbord ersichtlich wurde. Uebrigens hätte ein Drehkreis zu einem Radius von 4 Schiffslängen der „Sophie“ diese von S 4 aus nicht mehr vom Kurse des „Hohenstaufen“ freigeführt. Man muss, wenn man keinen Schätzungsfehler des Kommandanten der „Sophie“ annehmen will, also einen kleineren Drehkreis in Ansatz bringen. Jedenfalls war in S 4 b der Kurswechsel der „Sophie“ mit Rücksicht auf die Drehung des „Hohenstaufen“ bis H 4 a bereits neutralisirt und ungefähr der alte Kurs wieder angenommen. Allein auch der „Hohenstaufen“ hatte in Hinblick auf die Position S 4 a sein Ruder den anderen Weg gelegt, und so blieb nach gegenseitiger Erkenntniss dieser Sachlage nur das Reversiren der Maschinen übrig, allerdings nicht als ein Verhütungs-, sondern nur als ein Abschwächungsmittel der unvermeidlich gewordenen Kollision. Das Resultat der bisherigen Beobachtungen ist, dass der „Hohenstaufen“, indem er bis H 4 ohne erkennbare Abweichung vom Kurse sich fortbewegte, sich selbst die erfolgreiche Befolgung des Art. 16 durch Ruderlage unmöglich machte. Dass der Kommandant der „Sophie“ die in H 3 stattgefundene Kursänderung nicht bemerkte, ist einmal leicht erklärlich, weil man auf ca. 650 Meter Distanz schwerer eine minimale Kursabweichung erkennt als in nur 400 Meter (H 4 a bis S 4 a) Abstand, sodann aber auch gänzlich irrelevant, da, wenn der „Hohenstaufen“ nach Backbord wegdrehte, die „Sophie“ durch Abdrehen nach Steuerbord von S 4 aus parallel lief und durch Hindrehen nach Backbord unter dem Heck des „Hohenstaufen“ passirte, während, als der „Hohenstaufen“ nach Steuerbord“ auf die „Sophie“ hindrehte, keinerlei Ruder derselben die Gewähr des Erfolgs bot. Denn die Annahme, dass die „Sophie“ auf konzentrischem Kreise noch innerhalb des Evolutionsbogens des „Hohenstaufens“ gedreht haben würde, ist bei Annahme eines Radius von 280 Metern hinfällig, weil die Drehkurven beider Schiffe dann beinahe in einander fielen. Diese Wahrnehmung war eben das Motiv zum Umlegen des Ruders der „Sophie“ in Position S 4 a.

Es fragt sich nun, ob der „Hohenstaufen“, nachdem er den zur Befolgung des Art. 16 vermittelst Rudermanövers disponiblen Zeitpunkt durch das Stützen seines Ruders verpasst hatte, dem Art. 18 des Strassenrechtes

Genüge gethan hat. Wir wissen nichts von der Stoppfähigkeit des „Hohenstaufen". Aber wenn wir sie nicht als ganz abnorm gross annehmen — und dazu liegt kein Grund vor, da die Maschine nur einen Nutzeffekt von circa 1200 Pferdekräften auf einen Bruttoraumgehalt von etwa 3000 Tonnen besass —, sondern nach einem günstigen Durchschnittsmaasse in Ansatz bringen, so war der „Hohenstaufen" nicht im Stande, auf eine kürzere Distanz als 5 seiner Schiffslängen durch Volldampf rückwärts aus Volldampf vorwärts zum Stehen zu kommen. Diese Distanz stand schon von H 3 aus nicht mehr zur Verfügung. Es war also in H 4 b ganz sicherlich der richtige Zeitpunkt bereits verpasst.

Die „Sophie" ihrerseits hatte nach Art. 22 Kurs zu halten, d. h. richtig verstanden: Kurs und Fahrt. Denn so lange Schiffe rechtwinklig oder gar im stumpfen Winkel sich einander nähern, ist es kluger Seemannsbrauch, den Kurshalter vorbeizulassen. Diesen Zweck würde der Kurshalter vereiteln, wenn er die Fahrt mindern wollte. Nur wenn die Schiffe in spitzem Winkel neben einander herlaufend sich einander nähern, sollen beide eventuell die Fahrt mindern und dadurch Raum und Zeit zum Abdrehen von einander möglichst langsam vernutzen. Bei Annäherung im stumpfen Winkel hat die Fahrteinstellung für den Kurshalter nur in zwei Fällen Sinn, einmal zur Vermeidung der Kollision, wenn der Gegner dem Kreuzungspunkt der Kurse ersichtlich näher ist und gleiche oder grössere Fahrt zu haben scheint, und zweitens zur Abminderung der Folgen einer unvermeidlich erscheinenden Kollision, wenn die Bedingungen des ersten Falls fehlen.

Letzteres war hier der Fall und die „Sophie" hat demgemäss agirt.

Der „Hohenstaufen" fehlte gegen die Vorschriften der Art. 16 und 18.

Er hat nicht weniger als fünf Kursänderungen vorgenommen.

Bis H 3 drehte er nach Steuerbord, von H 3 bis H 3 a nach Backbord, von H 3 a bis H 4 a nach Steuerbord, von H 4 a bis H 4 c nach Backbord, von H 4 c bis H 5 nach Steuerbord. Er hat in Wahrheit „geirrlichtelirt". Die Inkulpation seines Führers ist insoweit konstatirt.

B. Aber die „Sophie" hielt sich nur bis in die Position S 4 an die Vorschrift des Art. 22. Dann wich sie ab. Sie stützt sich auf den Art. 23, und es fragt sich jetzt, ob sie darin Recht hat.

Der Art. 23 ertheilt im Nothfalle das Recht, von den Vorschriften des Strassenrechts abzuweichen. Der Hauptfall ist die Kursänderung des zum Kurshalten verpflichteten Schiffes. Das ist ein Anwendungsfall des Nothstandsprinzips, nach welchem die Noth eine an sich — d. h. abgesehen vom Nothstande — rechtswidrige Handlung entschuldigt oder nach anderer Ansicht gar rechtfertigt (weil Pflicht!).

Der Art. 23 legt aber auch die Pflicht des Abweichens von den Fahrregeln auf. Auch wer es unterliess, durch ein Abweichen von der Regel eine Kollision zu verhüten, obwohl er dazu in der Lage war, untersteht der Strafsatzung des § 145 des Reichsstrafgesetzbuches. Im civilen Deliktsrecht äussert sich diese Pflicht in dem bekannten Satze, dass der Beschädigte, welcher die ihm mögliche Abwendung eines ihn treffenden Schadens unterliess, seines Ersatzanspruches verlustig geht. Nur insoweit wird eine verständige Rechtssprechung den Unterschied von Recht und Pflicht zum Ausdruck bringen, als sie in der Anerkennung der Ausübung des

Rechts zum Abweichen einen weiteren Spielraum gewähren wird als in den Anforderungen der Erfüllung jener Pflicht. Denn die Nothstandshandlung ist zu beurtheilen aus dem derzeitigen vernünftigen Vorstellungskreise des Gefährdeten, nicht aus der durch eine minutiöse Nachprüfung des Sachverhalts gewonnenen objektiven Sachlage. Nicht jeder Fehlgriff des Gefährdeten begründet ein subjektives Verschulden. Das Civilrecht hat diese Thatsache durch den Satz anerkannt, dass da, wo Gefahr im Verzug ist, der Handelnde, welcher sonst für geringes Verschulden einzustehen hat, nur für grobes Verschulden haftbar sein soll.

Die Nutzanwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall ist einfach. Der „Hohenstaufen", welcher nach Art. 16 zum Ausweichen verpflichtet war, genügte dieser Verpflichtung bis in die Position H 4 nicht in erkennbarer Weise. Hätte der „Hohenstaufen" von H 3 oder H 3 a aus seinen Backbordkreis gemacht, so hätte er die Kurslinie der „Sophie" in W 3 a oder W 4 geschnitten, und die „Sophie" hätte mit ihrem Steuerbordkreise parallel laufen können. Nichts von Beidem geschah.

a) Der Kommandant der „Sophie" war hiernach berechtigt, da sein Steuerbordkreis nothwendig den Kurs von H 4 kreuzte, den Versuch zu machen, diesseits der Kurslinie des „Hohenstaufen" unter Backbordruder (Pinne an Steuerbord) von seinem Kurse abzudrehen. Denn da der Schneidepunkt beider Schiffskurse ungefähr gleich weit von jedem der Gegner entfernt war, die Fahrgeschwindigkeit des „Hohenstaufen" dem Kommandanten der „Sophie" unbekannt und die Chance des Vorbeilaufens vor dem Buge des „Hohenstaufen" eine höchst unsichere war, weil die Peilung keinen nennenswerthen Zuwachs bisher ergeben hatte, so war jener Versuch durchaus gerechtfertigt. In Ausführung desselben stellte sich sehr bald heraus, dass erstens der „Hohenstaufen" ebenfalls auf die „Sophie" zudrehte und dass zweitens die „Sophie" nicht im kleineren konzentrischen Kreise sich zu bewegen schien.

b) Es war daher die Pflicht des Kommandanten der „Sophie", durch Umlegen des Ruders die erzielte Kursänderung zu neutralisiren und den drohenden Zusammenstoss durch Reversiren der Schraube bestmöglichst abzuschwächen. Beides ist geschehen. Beides blieb in Folge des Verhaltens des „Hohenstaufen" ohne Erfolg. Hiermit ist die Exkulpation der „Sophie" dargethan.

Das H. O. L. G. vermeint nun, gestützt auf eine Anzahl englischer Präjudikate, dass die „Sophie" voreilig abgewichen und hierdurch der Führer des „Hohenstaufen" irregeführt sei. Der praktische Kern seiner Deduktionen geht dahin, dass es dem ausweichpflichtigen Schiffe gestattet sei, dem Gegner hart auf den Leib zu rücken, auch wo dies durch keinerlei Nothwendigkeit gefordert ist, und ihm, wie die Engländer sagen, to give a close shave (hart an ihm vorbei zu scheeren). Die unausgesprochen gebliebene Konsequenz dieser Anschauung ist, wie folgt: Der Kurshalter muss in Passivität verharren, bis es zu spät ist. Wird er dann in den Grund gebohrt, so gewährt ihm das Gesetz zur Belohnung auch einen Schadensersatzanspruch. Wirklich spricht sich Thomas Gray in seinem weltberühmten Buche

Rule of the road — in der Sektion: The holding-on ship, in ähnlichem Sinne aus: If I am sure, that the other ship does not take steps to keep out of my way until it appears to me to be too late, then I must act. Ein Handeln dann, wenn es zu spät ist, ist nur ein Scheinhandeln, weil ein zur Vermeidung der Kollision wirkungsloses Handeln. Es ist hier einseitig die Pflicht zu handeln in der engsten Zone der Handlungsfreiheit urgirt und das Recht zu handeln, wenn nicht gänzlich ignorirt, so doch ganz ungebührlich restringirt. Aber Unmögliches darf kein Recht verlangen. Die Rechtsmacht bricht sich an der Naturmacht. Niemand braucht sich durch die Fehler seines Gegners rechtlich hypnotisiren zu lassen. Wenn trotzdem englische Entscheidungen im Sinne der Auffassung des H. O. L. G. über den Art. 23 sich finden — allerdings auch mehrfach entgegengesetzte! —, so erklärt sich das, wie Colomb zu verschiedenen Malen hervorgehoben hat, aus der Unkenntniss der urtheilenden Behörde über das Drehungsmoment von Einzelschraubendampfern. Der Kredit, welchen eine Autorität geniesst, beruht auf der Ueberzeugung, dass sie zureichende Gründe für ihre Ansicht habe. Tritt sie mit ihren Gründen hervor, so unterliegen dieselben einer rein sachlichen Prüfung. Treten zureichende Gegengründe auf, so zerfällt der Faktor der Autorität als maassgebliche Grösse.

Während diese Zeilen niedergeschrieben werden, melden die Zeitungen, dass das Reichsgericht das Urtheil des H. O. L. G. kassirt habe. Der im Eingange dieser Arbeit ausgesprochene Zweifel ist also gelöst. Die Gründe dieses Urtheils entziehen sich noch der Kenntniss des Publikums, und es ist fraglich, ob sie dasjenige Maass von Publizität so bald erlangen werden, welches die Eingangs zitirten Erkenntnisse durch die in Buchform erfolgte Ausgabe gefunden haben. Es liegt also um so weniger Veranlassung vor, mit der Bekanntgabe der Gegengründe gegen die Gründe des H. O. L. G. und der übrigen Behörden zurückzuhalten, als jene Gründe, zum Prinzip erhoben, den wohlverstandenen Interessen und Anforderungen der Seefahrt gewiss nicht zum Heile gereichen würden.

Es wird gut sein, wenn die hier vorgetragenen Gegengründe nicht unerwidert bleiben. Aus Spruch und Widerspruch und Wider-Widerspruch geht nach einem bekannten Worte ja schliesslich die Wahrheit hervor. Sie ist das Ziel der Wissenschaft und war das Motiv dieser Zeilen.

R. Prien, Dr.

Zu Fig. 273 c.

I. Zurückgelegte Distanzen.

S 1	bis S 2	=	700 m	H 1	bis H 2	=	600 m
S 2	„ S 3	=	210 m	H 2	„ H 3	=	170 m
S 3	„ S 4	=	210 m	H 3	„ H 4	=	170 m
S 4	„ S 4 a	=	60 m	H 4	„ H 4 a	=	60 m
S 4 a	„ S 5	=	190 m	H 4 a	„ H 5	=	240 m
S 4 b	„ S 5	=	130 m	H 4 b	„ H 5	=	150 m
S 4 c	„ S 5	=	70 m	H 4 c	„ H 5	=	80 m
S 4 a	„ S 4 b	=	60 m	H 4 a	„ H 4 b	=	90 m
S 4 b	„ S 4 c	=	60 m	H 4 b	„ H 4 c	=	80 m
Gesammtstrecke 1370 m.				Gesammtstrecke 1250 m.			

II. Gebrauchte Zeiten.

Kn.	Min.	Sek.			Min.	Sek.	Kn.
13	= 1	10 =	S 1 bis S 2	H 1 bis H 2	= 1	10 =	11
13	= 0	32 =	S 2 „ S 3	H 2 „ H 3	= 0	32 =	11
13	= 0	32 =	S 3 „ S 4	H 3 „ H 4	= 0	32 =	11
10	= 0	12 =	S 4 „ S 4 a	H 4 „ H 4 a	= 0	12 =	10
8	= 0	15 =	S 4 a „ S 4 b	H 4 a „ H 4 b	= 0	30 =	9
5	= 0	24 =	S 4 b „ S 4 c	H 4 b „ H 4 c	= 0	19 =	9—8
4—2	= 0	40 =	S 4 c „ S 5	H 4 c „ H 5	= 0	30 =	6—4

Gesammtdauer 3 Min. 45 Sek. | Gesammtdauer 3 Min. 45 Sek.

III. Kurse.

H 1 = WNW½W	S 1 = SSW
H 2 = NWzW (circa)	S 2 = SSW
H 3 u. H 4 c = NW (circa)	S 3 = SSW
H 3 a = NW½W (circa)	S 5 = SSW½W
H 5 = NNW	

IV. Peilungen.

H 1	peilt	B 1	3½	Strich an Steuerbord
H 3	„	S 3	3	„ „ „
H 3 a	„	S 3 a	3¾	„ „ „
H 4	„	S 4	2½	„ „ „
S 4 a	„	H 4 a	2½	„ „ Backbord
S 4	„	H 4	3⅔	„ „ „
B 2	„	H 2		dwars „ „
H 3	„	W 3		recht voraus, passirt
H 3 a	„	W 3 a	½	Strich an Backbord

V. Gegisste Abstände.

H 2	bis	S 2	= 1100 m
H 3	„	S 3	= 800 m
H 3 a	„	S 3 a	= 650 m
H 4	„	S 4	= 500 m
H 3	„	W 3	= 500 m
H 3 a	„	W 3 a	= 490 m
H 2	„	B 2	= 620 m
B 1	„	W 1	= 400 m
W 1	„	S 1	= 520 m
W 2	„	S 2	= 500 m
W 3	„	S 3	= 480 m
W 4	„	S 4	= 450 m

VI. Die Maschinen werden reversirt in S 4 b und kurz vor H 4 c.

VII. Der Kollisionswinkel zwischen S 5 und H 5 beträgt 51°.

VIII. Der Drehkreis von

H 3 ist gestrichelt (Radius 500 m)
H 3 a ist punktirt („ 400 m)
S 4 ist gestrichelt und punktirt („ 280 m)

Beschreibung der Schiffe.

„Hohenstaufen“ Länge: 107 Meter, Breite: 12 Meter, Tiefgang: 20′ 11″ engl. vorne, 19′ 3″ engl. hinten, Wasserverdrängung: 3090 Tonnen, Schraube: Rechtsschraube, Umdrehungen der Maschine bei Volldampf: 60 per Minute, Fahrgeschwindigkeit: per Stunde 11 Knoten, per Minute 330 Meter, per Umdrehung $5^1/_2$ Meter.

„Sophie“ Länge: 69 Meter, Breite: 13 Meter, Tiefgang: 5,6 Meter mittschiffs, Wasserverdrängung: 2170 Tonnen, Schraube: Linksschraube, Umdrehungen der Maschine bei Volldampf: 85 per Minute, Fahrgeschwindigkeit: per Stunde 13 Knoten, per Minute 390 Meter, per Umdrehung $4^2/_3$ Meter.

„Baden“ und „Württemberg“ Länge: 91 Meter, Breite: 18 Meter, Tiefgang: 6 Meter mittschiffs, Wasserverdrängung: 7400 Tonnen, Schraube: Doppelschraube, Umdrehungen der Maschine bei Volldampf: —, Fahrgeschwindigkeit: per Stunde 9 Knoten, per Minute 280 Meter, per Umdrehung —.

Unmittelbar nach Erscheinen dieses Aufsatzes ersuchte mich die Redaktion der „Hansa“, der Buchhandlung H. W. Silomon in Bremen aufzugeben, in wessen Verlag die angezogene Schrift von Colomb „recent measurements“ erschienen sei, indem sie hinzufügte, dass der Norddeutsche Lloyd sich danach erkundigen lasse.

Drei Monate später erschien in Nr. 25 der „Hansa“ der folgende Aufsatz:

In Nr. 19 der „Hansa“ hat Herr Dr. Prien die Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts in dem Kollisionsfall „Sophie-Hohenstaufen“ vom nautisch-technischen Standpunkt einer Kritik unterzogen, und ist auf Grund des ihm zugänglichen Materials, wie es in einer Broschüre zusammengefasst ist, zu einem der Hamburger Entscheidung entgegengesetzten Resultat gekommen.

Es dürfte zunächst auffällig erscheinen, dass der Herr Verfasser in einer so umfangreichen und schwierigen, bis dahin von vier verschiedenen Instanzen in verschiedener Weise beurtheilten Sache auf Grund eines immerhin recht beschränkten Aktenmaterials eine Rekonstruktion des Kollisionsfalls versuchte und zu einem bestimmt ausgesprochenen Resultat kommt; ein um so bedenklicheres Vorhaben, als der Herr Verfasser in seinem Aufsatz nicht einige Folgerungen der oberlandesgerichtlichen Entscheidung, sondern die nautischen Grundlagen dieser und der vorausgegangenen Entscheidungen zu bekämpfen unternimmt. Und Herr Dr. Prien thut dies, indem er in der minutiösesten Weise ein physikalisch annähernd mögliches Bild der Bewegungen der Schiffe „Sophie“ und „Hohenstaufen“ entwirft. Bei diesem Versuch ist er im Stande, auf 10 Meter, auf Sekunden genau die Positionen der Schiffe in den verschiedenen Augenblicken anzugeben. Einen solchen Versuch haben selbst die in nautischen Dingen doch kundigen und mit der grössten Sorgfalt und Genauigkeit arbeitenden, gerichtsseitig ernannten Sachverständigen zu unternehmen nicht gewagt; auch sie kommen nur, wie aus der Entscheidung des Oberlandesgerichts zu entnehmen ist, zu angenäherten Werthen, Werthe freilich, welche selbst unter der für den „Hohenstaufen“ ungünstigen Annahme immer noch das Urtheil des Oberlandesgerichts durchaus unterstützen.

Diese auffälligen allzu genauen Werthe der Prien'schen Arbeit mögen vielleicht einem Laien imponiren, bei einem nautisch Sachverständigen werden sie von vorn-

herein Bedenken gegen die Zuverlässigkeit der ganzen Beweisführung erwecken müssen.

Das Oberlandesgericht hat auf Grund des sehr umfangreichen Beweismaterials und unter sorgfältigster Berücksichtigung aller Thatumstände festgestellt, dass der Führer des „Hohenstaufen" sein Ausweichmanöver, um hinter der „Sophie" zu passiren, so zeitig in Angriff genommen hat, dass er dasselbe, ohne eine Gefahr für die „Sophie", durchführen konnte, so dass irgend eine Berechtigung für die „Sophie", Kurs zu verlassen, nicht vorlag.*)

Herr Dr. Prien versucht die sachliche Entwickelung des Urtheils dadurch zu erschüttern, dass er die nautischen Grundlagen bezweifelt und auf Grund der Colomb'schen Abhandlungen und der im „Marine-Verordnungsblatt" erschienenen interessanten Arbeiten der Herren Korvettenkapitän Mensing II. und Kapitänlieutenant von Siegel eine ganz andere Bewegung der Schiffe anzunehmen sich berechtigt glaubt.

Die Voraussetzungen indessen, von denen der Herr Verfasser bei seinen nautischen Entwickelungen ausgeht, erweisen sich bei einer näheren Betrachtung in keiner Weise als stichhaltig.

Der „Hohenstaufen" war in einer mit einfachem Backbordruder erfolgenden Drehung nach Steuerbord begriffen und hatte in dieser Drehung den Kurs NW erreicht, als der Kapitän das Kommando „Stützt das Ruder" gab. Nach Ansicht des Herrn Dr. Prien soll die Wirkung dieses Kommandos nicht nur die gewesen sein, dass das Schiff in seiner Drehung nach Steuerbord zum Stillstand gekommen ist, sondern der „Hohenstaufen" soll sogar aus seiner augenblicklichen Lage noch etwa $1/2$ Strich nach Backbord abgefallen sein, so dass er in dem Augenblick, als das Ruder unmittelbar darauf Hartbackbord gelegt wurde, NW$1/2$W angelegen haben soll. Diese Annahme ist indessen völlig unhaltbar.

Die Wirkung eines während der Ausführung einer Drehung gestützten, d. h. mittschiffs gelegten Ruders ist unter keinen Umständen die, dass das Schiff nach der entgegengesetzten Seite zum Abfallen gebracht wird. Jeder Seemann weiss, dass nach dem Stützen des Ruders das Schiff noch — wenn auch nur kurze Zeit und um einen kleinen Winkel — in der eingeleiteten Drehung bleibt. Wird beispielsweise bei einem Schiff von der Grösse des „Hohenstaufen" bei ruhiger See und leichtem Winde das Ruder aus der Hartbackbordlage mittschiffs gelegt, so hört die Drehung nach Steuerbord erst nach einem Zeitraum von etwa $1/4$ Minute vollständig auf, während welcher das Schiff noch etwa $1/2$ Strich nach Steuerbord abfällt. Bei einfach Backbord gelegtem Ruder wird zwar die Drehtendenz des Schiffes eine nicht so starke sein, indessen wird sie sich jedenfalls sehr wohl noch bemerkbar machen. Welche Kraft aber nach der Ansicht des Verfassers ein Abfallen über den entgegengesetzten Bug hervorgerufen haben soll, ist völlig unerfindlich. Oder denkt sich etwa der Herr Verfasser, dass das Schiff beim Stützen des Ruders um den Winkel, unter welchem es während der Drehung in den Kreis hineinliegt, oder doch

*) Anmerkung der Redaktion: Das bestreitet das Endurtheil des Reichsgerichts durchaus.

um einen Theil desselben zurückspringt?! Jeder Seemann weiss, dass dies nicht zutrifft.

Vielleicht wäre dem Herrn Verfasser der Gedanke auch nicht gekommen, wenn er gewusst hätte, in wie geringem Grade im vorliegenden Fall das Kommando „Stützt“ ausgeführt war, als bereits das neue Kommando „Hartbackbord“ kam. Nach den Aussagen der Rudermannschaft des „Hohenstaufen“ vor dem Seeamt zu Bremerhaven war das Steuerrad bei einfach Backbordruder drei Umdrehungen übergedreht, und es war auf das Kommando „Stützt“ erst eine Umdrehung zurückgedreht, als bereits das Kommando „Hartbackbord“ gegeben und sofort ausgeführt wurde. Nun sind, um das Ruder des „Hohenstaufen“ hart an Bord zu legen, 6 bis 7 Umdrehungen erforderlich, und liegt das Ruder dann in einem Winkel von 35° über, demnach hat es während der einfachen Backbordlage etwa 18° übergelegen und war aus dieser Lage um nur etwa 6° zurückgedreht, als es wieder ganz übergelegt wurde; dass ein Schiff aber, dessen Ruder unter einem Winkel von 12° übergelegt ist, doch nach der entgegengesetzten Seite abfallen könne, wird auch Herr Dr. Prien nicht behaupten wollen. Mit Recht haben daher auch weder das Seeamt, noch das Oberseeamt, noch die gerichtlichen Sachverständigen, noch endlich sämmtliche gerichtliche Instanzen auf die Wirkung des Stützens des Ruders irgend welchen Werth gelegt.

Die fernere Annahme des Herrn Verfassers ist die einer grossen Evolutionskurve, gerade gross genug, um den „Hohenstaufen“ von dem angenommenen Kurse (angeblich NW$^1/_2$W) aus unter allen Umständen über die Kurslinie des Geschwaders hinauszuführen. Zunächst ist hier entschieden zu bestreiten, dass die Colomb'schen Untersuchungen auch nur annähernd solche Evolutionskurven ergeben, wie der Herr Verfasser sie mit grosser Bestimmtheit in seine Zeichnungen einführt. Nach den Colomb'schen Untersuchungen bewege sich der Vordersteven des Schiffes, wenn das Ruder bei voller Fahrt voraus hart an Bord gelegt wird, noch etwa eine Schiffslänge in gerader Linie voraus, während das Schiff mit dem Hintersteven von der ursprünglichen Kursrichtung seitwärts abgedrängt wird; erst dann drehe der Vordersteven des Schiffs in die Drehkurve hinein. Man versuche nun einmal, auf den Evolutionskurven in der Figur 2 oder 3 des Herrn Dr. Prien ein Schiff sich auf Grund dieser Colomb'schen Annahme bewegen zu lassen. Die Kurven des Verfassers erweisen sich dann sofort als ganz unhaltbar, wenn man nicht etwa annehmen will, dass das Schiff mit einem Derivationswinkel von 3 bis 4 Strich oder noch mehr in die Drehkurve hineinliegt! (Zeichenfehler bei Verkürzung auf $^1/_4$ möglich. D. Red.)

Ich kann endlich nicht umhin, den Herrn Verfasser darauf aufmerksam zu machen, dass er in der uns hier besonders interessirenden Hauptfigur 273c

(Siehe Fig. 273c im Anhang.)

dem „Hohenstaufen“ Positionen gegeben hat, welche mit seinen eigenen Angaben im Text nicht in Uebereinstimmung stehen und zu Resultaten führen, welche die Situation für den „Hohenstaufen“ wesentlich ungünstiger erscheinen lassen, als sie sich selbst nach der Annahme des Herrn Verfassers darstellen würden. (Vergl. oben. D. Red.)

In der Position H 3 soll „Hohenstaufen“ NW anliegen, liegt aber bereits $^1/_4$ Strich westlicher an. In H 3a soll er NW$^1/_2$W anliegen, die Figur giebt

NWzW$1/_4$W. Da nun der Herr Verfasser den „Hohenstaufen" in H 3 a nach seinen Textausführungen (in Folge des Kommandos „Stützt") bereits $1/_2$ Strich westlicher anliegen lässt, als er thatsächlich angelegen haben kann, die Zeichnung aber hiervon noch um weitere $3/_4$ Strich nach Westen abweicht, so verschiebt er den „Hohenstaufen" zu dessen Ungunsten um nicht weniger als $1^1/_4$ Strich. Dann ist es allerdings kein Wunder, wenn der Drehkreis des „Hohenstaufen" bei weiterer Hülfe einer entsprechenden Evolutionskurve schliesslich die Geschwader-Kurslinie schneidet.

Die juristische Beurtheilung seitens des Oberlandesgerichts hat Herr Dr. Prien offenbar missverstanden. Der von diesem Gerichtshof angewandte, von der gesammten englischen Judikatur anerkannte Grundsatz ist lediglich der, dass der Führer des kurshaltenden Schiffs so lange verpflichtet ist, Kurs zu halten, als er für das Gegenschiff noch eine Möglichkeit sieht, frei zu kommen. Auffallend ist, dass der Herr Verfasser die mit diesem Grundsatz vollständig sich deckende Ansicht von Thomas Gray: If I am sure that the other ship does not take steps to keep out of my way, until it appears to me to be too late, then I must act — so gründlich missverstehen konnte, wie er es gethan hat. Thomas Gray will selbstredend nicht sagen: Ich muss so lange Kurs halten, bis es zu spät ist, die Kollision zu vermeiden; sondern nur: Ich muss so lange Kurs halten, bis es mir für das andere Schiff zu spät erscheint — to take steps to keep out of my way. Und an diesem Grundsatz wird der Herr Verfasser doch gewiss nicht rütteln wollen, wenn er nicht etwa die Absicht hat, die Sicherheit des ganzen Seeverkehrs in Frage zu stellen.

Erweisen sich sonach die wichtigsten Grundlagen der ganzen Beweisführung des Herrn Verfassers hinfällig, so fallen damit auch die Schlüsse, die derselbe aus ihnen gezogen hat, und der Versuch, die Entscheidung des Oberlandesgerichts zu widerlegen, dürfte gescheitert sein.

Dr. Schilling.

Umgehend entsprach ich in der nächsten Nummer der „Hansa" den Aufforderungen dieser Kritik.

Meine Erklärung lautete folgendermaassen, wobei ich bemerke, dass an einer Stelle eine Präcisirung des Gesagten und an zwei anderen Stellen Streichungen je eines die Tonart des Kritikers zurückweisenden Satzes stattgefunden haben.

Zum Kollisionsfall „Sophie-Hohenstaufen". III.

Geehrter Herr Redakteur!

In No. 25 der „Hansa" hat der Navigationslehrer Herr Dr. Schilling in Bremen meine Besprechung des Kollisionsfalls „Sophie-Hohenstaufen" in No. 19 einer Kritik unterzogen, welche mich zu einer kurzen Rückäusserung veranlasst. Ich thue dies um so bereitwilliger, als ich hierdurch Gelegenheit finde, die Nichtübereinstimmung von Zeichnung und Wort in meinem Artikel aufs prompteste hervorzuheben, ein Fehler, der, wie die Redaktion dieses Blattes mir bezeugen kann bezw. in den Anmerkungen zur Kritik schon gethan hat, nicht à conto meiner Originalzeichnung kommt, welche viermal grösser war als die Reproduktion in No. 19 der „Hansa", und der durch die Verkleinerung unter Beibehaltung der Breite der Striche muthmaasslich befördert wurde. Der Kritik ist dieser Mangel der Zeichnung, soweit die Lage des **„Hohenstaufen"** in Frage steht, nicht entgangen, wohl aber hinsichtlich

der eingezeichneten Striche der **Windrose** und der Kurse der **„Sophie“**. Doch ist zu beachten, dass, wenn auch die Lagen der Kiellinien der Schiffe nicht völlig korrekt wiedergegeben sind, die Drehkurven in den relevanten Partien richtig sind, und dass, wenn ich zu einem Theil die gedruckte Zeichnung preisgebe, ich an dem Wortlaut des Textes festhalte, der über den Sinn der Zeichnung keinen Zweifel lässt.

Ebenso sind die Drehkreise in Fig. 273b mit einem Zirkelschlage hergestellt und ist dadurch die Abflachung des Evolutionsbogens im Anfang der Drehung nicht zum Ausdruck gekommen, was aber wenig relevirt, da es nur darauf ankam, zu zeigen, dass die Drehkreise b und d 1 die Linie x schnitten. Hier, in den Schnittpunkten aber geht der Evolutionsbogen schon in den sogenannten Kreisbogen über.*)

Die sachlich erheblichste Differenz zwischen Herrn Dr. Schilling und mir besteht in unseren Anschauungen über die Wirkung des Stützen des Ruders auf einem unter Hartruder drehenden Schiffe. Diese Differenz veranschaulichen die Fig. 274 (meine Auffassung) und Fig. 274a (Dr. Schilling's Auffassung, wenn es mir gelungen ist, sie aus seinen aphoristischen und nicht ganz klaren Bemerkungen richtig zu entnehmen). Die Erklärung für meine Darstellung ist die folgende (s. Fig. 274). Unter der Wirkung des an Steuerbord gelegten Ruders (Pinne an Backbord) dreht das Schiff a bis b in der Weise, dass der Vordersteven die Kurslinie K bis auf die Entfernung einer Schiffslänge noch nicht überschreitet, während das Heck nach Backbord weggedrängt wird. In c liegt das Mittschiff, in d das Heck in der Kurslinie K. Jetzt wird das Ruder gestützt. Bis dahin bewegte sich das Schiff nicht in der der Konstruktion seines Körpers entsprechenden normalen Richtung, nämlich der Kiellinie, sondern auf einer von Steuerbordquarter nach Backbordbug gezogenen Kurve, d. h. es bewegte sich seitlich durchs Wasser. Seiner steten Tendenz zur Rückkehr in die normale Richtung wirkte der Druck der auf das Ruder in Folge des Fortgangs des Schiffs pressenden Wassersäule entgegen. Sobald dieser Druck aufhört, tritt die Fortbewegungstendenz des Schiffes in der Richtung der Kiellinie wieder in Wirkung und wird durch den auf die grosse Backbordquarterfläche des Schiffes drängenden Fahrtstrom in ihrer Realisirung beschleunigt. Daher auch das **notorisch** schnelle Abfallen von dem unter Hartruder zuletzt noch angelegenen Kurse! Freilich dreht das Schiff, wenn auch regelmässig (bisweilen überdreht es sich sogar), so doch nicht ausnahmslos, sogleich in der Richtung der Tangente x—y an den Radius z des Drehkreises ab, sondern zunächst in der Richtung einer Sehne an die Krümmungsbahn, nämlich e. Diese unvollkommene Richtungsänderung im Sinne einer Sehne an den Drehkreis ist eine Folge sowohl des Trägheitsmoments des Vorderschiffes (genauer: des Wasserwiderstandes gegen den Aussenbug), als insbesondere des Derivationswinkels, indem das Hinterschiff in die Kreisfläche, wenn man so sagen darf, hineinschwingt und nicht das Vorderschiff sofort aus ihr heraus tritt.

Die Schilling'sche Auffassung scheint zu sein, dass, wie in Fig. 274a gezeigt

*) Anm. d. Red. Wir sind in der Lage, diese thatsächlichen Angaben des Herrn Verfassers im vollen Umfange bestätigen zu können. Die Unvollkommenheit der nicht völlig gelungenen Verkürzung des Maassstabes schien uns dem unzweideutigen Wortlaut des erläuternden Textes gegenüber jedes Missverständniss auszuschliessen.

ist, das Schiff a in e noch weiter nach Steuerbord fortdreht, so dass die Differenz von der Lage e in Fig. 274 sich in der Linie S—T darstellen würde. Nun sind die Fig. 274 und 274a der No. 1 der auf Pausleinwand gezeichneten Diagramme Colomb's in seinem Werke „The dangers" etc. entnommen, und hier ist die Position e der Fig. 274a eine Konsequenz des von d aus fortgesetzten Hartruders. Dr. Schilling's Ansicht würde also im Resultat Hart-an-Bord- und Mittschiffs-Ruder völlig oder nahezu identifiziren. Dadurch aber hat sie sich ihr eigenes Urtheil gesprochen!

Wenn die Kritik als ultima ratio probationum für das Unzutreffende meiner Ansicht das Wissen „jedes Seemanns" aufruft, so lässt mich diese emphatische Redewendung vollständig kalt. Meine Ansicht ist kein blosses Phantasiegebilde, sondern stützt sich auf die Erfahrungen praktischer Seeleute und die allbekannten Gesetze der Mechanik. Hier aber handelt es sich nicht darum, Stimmen zu zählen, sondern darum, Gründe zu wägen.

Die übrigen Theile der Kritik sind weniger ernst zu nehmen, da sie sich durchgehends nicht auf dem Niveau beachtenswerther Auslassungen halten. Die Grundlage meiner Erörterungen bildeten die Feststellungen des Sachverhalts durch das H. O. L. G. und die Beweiswürdigungen desselben. Das habe ich ausdrücklich bemerkt, und an diese Basis war die Kritik, soweit sie mich widerlegen wollte, strikte gebunden. Statt dessen zieht die Kritik Aussagen der Rudermannschaft des „Hohenstaufen", welche angeblich vor dem Seeamt in Bremerhaven gemacht, aber weder von diesem noch von dem H. O. L. G. als richtig befunden und daher auch nicht attendirt sind, über das Stützen des Ruders heran und übersieht dabei gänzlich, dass das H. O. L. G. (pag. 67 der Broschüre) festgestellt hat, dass das Ruder bis nahe der Mittschiffslage herumgeflogen und nicht erst lediglich um eine Umdrehung zurückgedreht war. Beiläufig gesagt, ist der sogenannte Thatbestand des oberlandesgerichtlichen Urtheils von einer Vollständigkeit, wie sie, vereinzelte Seeamtssprüche ausgenommen, meines Wissens noch keine deutsche, mit der Beurtheilung von Kollisionen betraute Behörde bisher geboten hat. Die Charakterisirung des vom H. O. L. G. Gebotenen als eines „immerhin recht beschränkten Aktenmaterials" dürfte daher wohl kaum als für den Verfasser der angezogenen Kritik ziemlich zu betrachten sein.

In gleich unzuverlässiger Weise wird mir ein Referat über die Colomb'schen Untersuchungen in den Mund gelegt, dahin gehend, dass der Vordersteven des Schiffs beim Hartruderlegen noch eine Schiffslänge in gerader Linie vorausgehe, während das Schiff mit dem Hintersteven seitwärts abgedrängt werde, und dass erst dann der Vordersteven in die Drehkurve hineindrehe. Von dieser ganzen Expektoration steht nichts in meinem Aufsatz. Auch Colomb ist, wie wohl kaum versichert zu werden braucht, an dieser schier unglaublich unbeholfenen Ausdrucksweise unschuldig. Man vergegenwärtige sich nur das Bild: der Vordersteven bewegt sich in gerader Linie fort, mit dem Hintersteven wird das Schiff seitwärts abgedrängt. Wie es das macht, ohne in der Mitte durchzubrechen, das verstehe, wer's kann. Was gemeint ist, zeigen die Fig. 274 und 274a und meine obige Erklärung.

Was die peremptorische Behauptung der Kritik anlangt, dass das H. O. L. G. festgestellt habe, dass der „Hohenstaufen" sein Ausweichmanöver, um hinter der „Sophie" zu passiren, so zeitig in Angriff genommen habe, dass er dasselbe gefahrlos

habe durchführen können, so dass also irgend eine Berechtigung der „Sophie“ zum Abweichen von ihrem Kurse nicht vorgelegen habe: so ist es gestattet, auf die feine Bemerkung des Reichsgerichts zu verweisen, dass „kein Anlass vorläge, die nach allen Richtungen hin sehr mangelhaft begründete „thatsächliche Feststellung“ des Berufungsgerichts in einer über ihre Fassung hinausgehenden Bedeutung gelten zu lassen“. Die Kritik verwechselt eben die Feststellung von Thatbestandsmomenten mit der Beurtheilung von Thatsachen und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen. Darüber sich des weiteren auszulassen, ist hier nicht der Ort.

Wenn übrigens die Kritik mir die „allzu grosse Genauigkeit der Werthe“ meiner Zeichnung vorwirft, so gestehe ich, bisher der Meinung gewesen zu sein, dass Gründlichkeit ein Lob, Oberflächlichkeit ein Tadel sei, und dass sich die Forschung um so eher einem einwandfreien Resultate nähere, je gewissenhafter sie in das Detail des Stoffes eindringe. Das Material, welches mir die Fixirung der einzelnen Phasen der Schiffsbewegungen gestattete, war, um mit Herrn Dr. Schilling zu reden, „das immerhin recht beschränkte Aktenmaterial“, soweit es im Thatbestand des H. O. L. G. reproduzirt war. Denn hier findet der aufmerksame Leser die Distanz- und Peilungsangaben im Moment der verschiedenen Ruderkommandos sowie die Fahrgeschwindigkeiten und Kurse der Schiffe angegeben.

Und aus diesen Thatsachen kann sich jeder, der überhaupt für die Gesetze der Schiffsbewegung Verständniss besitzt, „ein annähernd mögliches Bild“ (das waren meine Worte) des Verlaufs der Dinge entwerfen. Noch genauer wäre dieses Bild ausgefallen, wenn das H. O. L. G. es für sachdienlich befunden hätte, auch die Grösse des Derivationswinkels der Schiffe festzustellen, notabene wenn der Führer des „Hohenstaufen“ damals hinsichtlich seines Schiffs hiervon Kenntniss besass.

Von der mir zum Schluss seitens der Kritik zu Theil gewordenen Belehrung über den Sinn des Art. 23 des Strassenrechts auf See und seine Auslegung durch Thomas Gray bedaure ich, keinen Gebrauch machen zu können. Ich habe referirt, was Gray gesagt hat, die Kritik erzählt, was er habe sagen wollen. Und das sind zwei verschiedene Dinge. Man darf nur nicht darüber hinwegsehen, dass Thomas Gray lediglich die Anschauungen der englischen Judikatur in drastischen Worten wiedergiebt und dass, wie Colomb und das Reichsgericht gezeigt haben, diese Auslegung weder nautisch noch juristisch gerechtfertigt ist. — Wenn es für den Weichpflichtigen zu spät ist oder nach vernünftigem Ermessen des Kurshalters zu spät zu sein scheint, durch ein Ausweichmanöver noch frei zu gehen, so handelt es sich in 9 von 10 Fällen für den Kurshalter überhaupt nicht mehr um Vermeidung der Thatsache der Kollision, sondern nur noch um eine Abschwächung der Wirkungen einer unvermeidlichen Kollision.

Ueber die Naivetät des Schlusssatzes verliere ich Angesichts der Entscheidung des Reichsgerichts kein Wort.

R. Prien, Dr.

Der Fall ladet noch zu einigen nachträglichen Bemerkungen ein.

Francis Bacon hat in seinen moralischen, politischen und ökonomischen Abhandlungen, und zwar in No. 48, über das Studiren und Bücherlesen die Bemerkung gemacht:

> Es giebt Bücher, die man nur leicht berühren darf, es giebt Bücher, die man gleichsam verschlingen und flüchtig lesen muss, es giebt endlich Bücher, aber sehr wenige, welche man wiederkäuen und ganz verdauen muss.
>
> Das heisst: einige Bücher darf man nur zum Theil ansehen, andere muss man zwar ganz lesen, aber nicht zu viel Zeit auf das Durchlesen derselben verwenden, einige wenige aber muss man fleissig und mit besonders angewendeter Aufmerksamkeit lesen.

Zu den Büchern dieser dritten Art gehören die Schriften von P. H. Colomb.

Wäre die Mahnung Bacon's von den unteren beiden gerichtlichen Instanzen und den Experten beherzigt worden, so würde ein Jahr früher für alle Interessenten Klarheit geschaffen und die deutsche Judikatur um eine Serie von zwei Fehlsprüchen ärmer sein.

Bemerkenswerth ist weiter der Irrthum, den auch Kapitän Winter sich zu eigen machte, um zu erklären, warum er nicht wisse, wie viel Zeit der „Hohenstaufen" gebrauche, um aus voller Fahrt vorwärts durch Volldampf rückwärts zum Stillstand zu kommen. Er behauptete, ein solches Manöver nie versucht zu haben, weil die Ausführung mit grosser Gefahr verbunden sei. Das ist aber nur wahr für seeuntüchtige Dampfer von ungenügender Verbandsstärke mit schwachen und schlecht montirten resp. befestigten Maschinen. Bei soliden Schiffen hat die Erfahrung das Gegentheil seit langer Zeit gelehrt.

Schliesslich dürfte das Urtheil eines alten erfahrenen Seeschiffers interessiren, welcher bald nach Erscheinen der zitirten Broschüre an mich schrieb (19. August 1888):

> In Sachen „Sophie" contra „Hohenstaufen" habe ich von Anfang an den Standpunkt vertreten, dass dem erstens verspäteten und zweitens verdeckten Manöver des zum Ausweichen verpflichteten „Hohenstaufen" die Schuld an der Kollision beizumessen sei und das „ungesetzliche" Verhalten der „Sophie" im letzten Augenblick vor dem Zusammenstossen durch die Erlaubniss des art. 23 vollständig gerechtfertigt werde. Die hold-on-Regel des Thomas Gray ist zu grausam und selbstmörderisch, als dass sie von einem gleichwägenden Gerichtshofe leicht genommen werden dürfte. Ich halte mich auch zur moralischen Aburtheilung von Kollisionsfällen immer an die goldene Regel der Praktiker wie Kapitän Tecklenborg und Polack, die da sagen: „führe das Manöver, das dir obliegt, zeitig und deutlich erkennbar durch".
>
> Dass Winter gegen diese Grundsätze sich vergangen hat, wird das Erkenntniss des Reichsgerichts schon klarstellen. Ich freue mich sehr über dieses Urtheil gegenüber den spitzfindigen Rabulistereien des von Advokaten missleiteten H. O. L. G., welches mir schon darum anstössig war, weil es der alten Abneigung und Geringschätzung der Handels- gegen die Kriegsmarine unverhohlen Ausdruck verleiht. Ich hätte den gelehrten Richtern und Advokaten wünschen mögen, die 3 Minuten Seelenangst an Bord der „Sophie" mit durchlebt zu haben, welche deren Kommandanten durch die (es folgen sehr starke Ausdrücke!) des Kapitän Winter auferlegt worden sind. Wahrscheinlich hätten sie dann dem menschlichen Standpunkt grössere Gerechtigkeit widerfahren lassen.

Das Reichsgericht hat durch die Auslegung des art. 23 gezeigt, dass der menschliche auch der allein juristische Standpunkt ist.

II.

Wenn ein aufkneifender Beimwinder einen Backbordhalser in eine Kollision mit einem Steuerbordhalser hineintreibt, so besteht für ihn nach dem deutschen Hülfeleistungsgesetz keine Hülfeleistungspflicht, weil er selber nicht mit einem fremden Schiffskörper zusammengestossen ist.

Um so weniger liegt dem unbetheiligten Schiffer, welcher sich in der Nähe des Schauplatzes einer Kollision befindet, eine gesetzliche Beistandspflicht ob, und vollends nicht, wenn die über ein Schiff in Noth hereingebrochene Katastrophe nicht durch eine Kollision herbeigeführt ist.

Das ist — abgesehen von den früher bereits erwähnten Mängeln des deutschen Hülfeleistungsgesetzes — eine bedauerliche Lücke im Rechte.

Gelegentlich einer Besprechung des Falles „Danmark“-„Missouri“ habe ich in No. 10 des Jahrganges 1889 der „Hansa“ für eine Reform mit Gründen plaidirt, denen an diesem Orte Raum zu gewähren, angezeigt sein dürfte. Ich theile den Aufsatz auszugsweise mit.

Der Fall „Danmark-Missouri“.

Am 5. April 1889 traf der auf der Reise von London nach Philadelphia begriffene (englische) Dampfer „Missouri“, Kapitän Murrell, von der Atlantic Transport-Linie in London, den der dänischen Thingvalla-Linie zu Kopenhagen gehörigen Dampfer „Danmark“, 2262 Registertonnen, ungefähr 400 Seemeilen östlich von Newfoundland mit gebrochener Schraubenwelle hülflos umhertreibend. Bis zum 6. April nahm er denselben in Schlepp, dann vernothwendigte sich das Verlassen des leck gewordenen und sinkenden „Danmark“, welcher ausser seiner Besatzung von 70 Köpfen noch 665 Passagiere an Bord hatte. Da der „Missouri“ nur für zirka 20 Personen noch Platz frei hatte, so schritt der Kapitän Murrell zur theilweisen Räumung des Zwischendecks, indem er eine Anzahl Ballen von Lumpen und Wolle im Werth von zirka 500 Pfund Sterling über Bord warf, worauf die Uebernahme aller, im Ganzen 735 Personen an Bord des „Danmark“ auf den „Missouri“ erfolgte. Der „Missouri“ landete 320 Passagiere auf den Azoren und setzte dann mit dem Rest der Passagiere von 340 Köpfen und einigen Mann der Besatzung seine Reise nach Philadelphia fort.

Sehen wir von der ethischen Seite des Falls ab, so erübrigt ein so erhebliches praktisches, speziell rechtliches Interesse, dass es sich wohl verlohnt, der Besprechung desselben näher zu treten. Wir meinen die Frage der Ersatzpflicht für die geworfene Zwischendecksladung des „Missouri“ und die Verzögerung der Ablieferung der Ladung dieses Schiffes durch die Umfahrt nach Fayal.

Zweifellos war die Rhederei des „Missouri“ den Ladungseignern bis zum Belauf des Werthes von Schiff und Fracht Ersatz für die über Bord geworfene Ladung zu leisten verpflichtet, weil ihr Schiffer sich an fremdem Eigenthum ohne eigene Noth vergriffen hatte, wenn auch im Gehorsam gegen die Gebote allgemeiner Menschenpflicht.

Hier handelte es sich um einen Nothstand dritter Personen, die in keiner

Verbindung zum „Missouri" standen und deren Rettungskosten Kapitän Murrell den unbetheiligten Ladungseignern seines Schiffes nicht zur Last bringen konnte. Noch viel weniger war der Kapitän Murrell gehalten, einen Theil der Passagiere nach Amerika selbst zu schaffen. Mit dem Anlaufen von Fayal war das Rettungswerk beendet.

Allerdings konnten die Ladungseigner von den Ladungsversicherern Ersatz verlangen. Sie erhielten denselben alsdann gegen Abtretung ihres Rückgriffsrechtes gegen die Rhederei und den Schiffer des „Missouri", und die Versicherung hätte dann das Recht gehabt, die abgetretenen Ansprüche der Ladungseigner gegen jene Beiden geltend zu machen.

An ihren Kaskoversicherern hätte die Rhederei des „Missouri" sich ihres Schadens nicht erholen können.

Die Versicherung deckt die Zufälle und Gefahren der See, nicht aber die ohne eigene Noth und ohne Rechtszwang vom Kapitän verursachten Verluste bezw. Umwege. Der Art. 818 des Deutschen Handelsgesetzbuches würde die Deviation nach den Azoren, als durch ein Gebot der Menschlichkeit veranlasst, rechtfertigen und hierfür die Versicherung haften lassen, aber eben auch nur für die Deviation, nicht für den Seewurf. Die Versicherung deckt auch die sogenannte Baratterie des Kapitäns. Allein das Gegentheil derselben lag hier vor. Kapitän Murrell handelte nicht aus Versehen, sondern mit Vorsatz, aber nicht mit sträflicher Absicht, sondern „in Gutem". Sein Rettungswerk trug, von der rein geschäftlichen Seite betrachtet, den Charakter einer Spekulation und den Ausfall solcher Unternehmungen schützt die Seeversicherung nicht.

Der Rhederei des „Missouri" hätte jedoch ein Schadenersatzanspruch gegen ihren Kapitän zugestanden. Und so wäre nach strengem Recht das Resultat das, dass der edle Menschenfreund Kapitän Murrell vielleicht um seinen sauer verdienten Sparpfennig gekommen wäre. Denn auf ein Recht, auf Kosten seiner Rhederei fremde Menschenleben, deren Inhaber zur Rhederei des „Missouri" in keinem Vertragsverhältniss standen, zu retten oder weiter zu befördern, konnte er sich nicht berufen.

Es ist zu diesem Resultat nicht gekommen, und wenn alle wahren Menschenfreunde in dem Wunsch einig sind, dass dasselbe niemals eintreten möge, so werden die Menschenkennner sich der Befürchtung nicht entschlagen können, dass es — wenn auch in verschleierter Gestalt — sehr wohl sich dereinst ereignen kann, vielleicht sich schon ereignet hat. Wer als Schiffer einen Rheder von banausischer Gesinnung zu besitzen das Unglück hat — und wer wollte leugnen, dass das vorkommt! — fällt in Ungnade, wenn das Ergebniss seiner Fahrt Verlust statt Gewinn ist. Der Rheder ist klug genug, für diesmal zu schweigen, ja er stimmt vielleicht in das allgemeine Lob mit ein. Aber bei der ersten besten nächsten Gelegenheit benutzt er ein Versehen seines Kapitäns (und welcher Mensch wäre unfehlbar?), um diesen aus Stellung und Brod zu jagen.

Möglich ist es auch immerhin, dass ein Rheder die Stirn besitzt, einen Schiffer wie den Kapitän Murrel verantwortlich zu machen und zum abschreckenden Beispiel abzuschlachten.

Dass diese Möglichkeit des Schutzes der Gesetze sich erfreut, ist eine Thatsache, bei der einem das Herz sich im Leibe umdreht und das Blut in den Adern

gerinnt. Und es ist ein erbärmlicher Trost, einen solchen Kapitän auf die Gnade anderer und deren Mildthätigkeit zu verweisen. Denn nicht auf Gnade, sondern auf ein anderes Recht hat der Schiffer einen Anspruch, einen zwar unverbrieften, aber in jedes Menschen Brust, in der ein warmes Herz schlägt und nicht die Fühllosigkeit des Steines herrscht, lebendigen Anspruch.

Und jeder, dem das Wort, dass der Mensch zum Ebenbilde Gottes geschaffen sei, kein leerer Schall ist, wird den Wunsch hegen, dass die Gesetzgebung so eingerichtet werde, dass auf ihrem Boden nicht Zustände möglich sind und herbeigeführt werden können, die ein Hohn auf das Christenthum und alle Kultur sind.

Und das ist ganz unendlich einfach. Man muss nur die Gefahr beseitigen, dass Schiffe auf hoher See oder in Flussmündungen an in Noth befindlichen Fahrzeugen vorbeifahren und dieselben ihrem Schicksal überlassen. Das kann durch zwei Rechtssätze geschehen, von denen der eine an die Adresse der Schiffer, der andere an die der Rheder sich richtet. Wir bedürfen eines allgemeinen Gebots der Hülfsleistung in Seenoth und der Anerkennung eines wirksamen Anspruchs auf Schadloshaltung bei Befolgung dieses Gebots, derart dass der eine Rechtssatz das Korrelat des anderen bildet.

Wir haben in Deutschland bereits eine begrenzte Beistandspflicht, aber sie ist sachlich auf Kollisionsfälle und persönlich auf die dabei betheiligten Schiffsführer beschränkt. Das waffenverbrüderte Oesterreich-Ungarn ist uns hierin mit leuchtendem Beispiel vorangegangen und hat durch seinen Vorgang die Ausführbarkeit des ersten hier verfochtenen Rechtssatzes erwiesen.

Der § 1 der Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 1. Dezember 1880 und des K. ungarischen Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel vom 1. Dezember 1884 lautet:

> „Jeder Führer eines österreichischen-ungarischen Schiffes ist verpflichtet, jedem anderen in Gefahr befindlichen Fahrzeuge ohne Unterschied der Flagge und den auf demselben sowie überhaupt in Seenoth befindlichen Personen zur Abwendung oder Verringerung der Folgen des erlittenen Unfalls den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist."

Die Strafe für Nichtbefolgung dieses Rechtsgebots ist eine Geldbusse bis 100 Gulden oder Haft bis zu 15 Tagen. Wenn irgendwo, so wäre hier die Strafe der Patententziehung auf Zeit oder Dauer als Zusatzstrafe am Platz.

Damit aber auch der Rheder ein Interresse an der Aus- und Durchführung dieses Gebots habe, ist es nöthig, seinen Anspruch auf Kostenersatz mit der Gewähr der Realisirbarkeit zu bekleiden. Und das geschieht ebenfalls in der einfachsten Weise durch Verwandlung der Haftung des Rheders des unterstützten Schiffs in eine persönliche aus der bloss auf Schiff und Fracht beschränkten. Wie der Rheder für die Heuer der Mannschaft, so soll er auch für die Rettungskosten der Passagiere und der Besatzung persönlich haften. Und so wenig seine Haftung für das Verschulden der Besatzung eine Schuldhaftung ist, soll diese hier vertretene Haftpflicht es sein.

Auch der Rheder, welcher für das Verschulden seines Schiffers Dritten haftbar ist, haftet für Zufall. Denn für ihn ist das Vergehen seines Schiffers in seinen

Folgen nicht minder Zufall als für den betroffenen Dritten. Der Rechtssatz, welcher den ökonomischen Erfolg der Delikte des Schiffers von dem geschädigten Dritten auf ihn, den Rheder, abwälzt, ist ein Rechtssatz über die Vertheilung der Folgen des Zufalls, und er ist gerecht, nicht nur weil der Rheder aus den Handlungen seines Kapitäns ja auch Vortheil zieht, sondern auch und vor Allem weil er durch Einbehalt der Gagenzahlung, Auswahl des Schiffers und — last not least — durch Festsetzung der Frachtsätze sich decken kann. Ein allgemeiner, im Einzelfall als Atom kaum empfundener, Zuschlag zur Fracht dient als Prämie, welche für vereinzelte grosse Unkosten die Deckung vorstellt. Der Rheder, welcher für die Kosten der Rettung seiner Passagiere und Besatzung haftet, ist in der Lage, durch einen unmerklichen Aufschlag der Passagegelder von jedem Passagier stetig sich die Mittel zur Bezahlung der auf den einzelnen Passagier ausnahmsweise entfallenden Rettungskosten zu beschaffen und in Rücklage zu stellen. Wir reden diesem bisher noch nicht verfochtenen Gedanken hier das Wort, weil wir ihn für einen guten halten, gut nicht nur in der Form, dass in ihm die Idee eines praktischen Christenthums zum Ausdruck gelangt, sondern gut auch deshalb, weil er ohne wesentliche Schwierigkeiten und Belästigungen des Verkehrs ausführbar ist und auf dem Prüfstein einer gesunden Vernunft, wie der alte Kreitmayr sagte, Stich hält.

Fragt man uns, ob wir uns mit der Hoffnung schmeichelten, die beiden in Empfehlung gebrachten Rechtssätze in Deutschland in absehbarer Zeit zum Durchbruch gelangen zu sehen, so antworten wir mit dem klipp und klaren „Nein“ der Resignation.

Wer das Leben und die Menschen kennen gelernt hat, hat auch die drei Stationen: Illusion, Indignation und Resignation durchgemacht. Aber nur der gebrochene Geist lässt seine Ideale fahren und giebt den Kampf für das, was er als gut und recht erkannt hat, auf, den Kampf für die Schwachen und Unterdrückten, den Kampf, den „unser“ Bismarck kämpft und den wir alle, jeder auf seinem Gebiet und nach dem Maass seiner Gaben, mitkämpfen sollen zur Ehre Deutschlands um Gotteslohn. Tandem vincit veritas!

Papirius Fronto.

III.

Englische Pressstimmen haben wiederholt Klage geführt, dass dem heutigen Strassenrechte die beste Gelegenheit, zur Geltung zu kommen, häufig gerade da genommen oder beschränkt werde, wo die Verhältnisse am gebieterischsten ein tadelloses Funktioniren desselben erforderten, und haben als Beispiel für diese Behauptung auf das Fahrwasser der Themse bei Black-Point hingewiesen. Dabei hat es nicht an bitterbösen und freimüthigen Bemerkungen über den Rückstand in den Flussregulirungsarbeiten auf der Themse gefehlt. Es wurde sogar der Hinweis auf die Thatsache nicht vermieden, dass man an vielen Orten die Flussfahrwasser nicht gründlich verbessere, um der heimischen Schiffsbauerei den aus Unfällen, insbesondere Dampferkollisionen, erwachsenden Verdienst durch Reparaturen nicht zu schmälern. Es lebten eben in Hafen- und Handelsstädten zu viele Menschen vom Unglück anderer und hätten ihre Existenz auf die Fortdauer von Missständen aufgebaut.

Es hiesse der Wahrheit zu nahe treten, wenn man behaupten wollte, auf der Elbe sei alles wohl bestellt, und was bei den bösen Engländern möglich sei — das käme natürlich bei uns nicht vor. Das wäre Heuchelei.

Der schlimmste Punkt des Fahrwassers der Unterelbe ist bekanntlich die krumme Strecke zwischen Altona und Schulau, welche sich an der Königsbake unter Finkenwärder entlang zwischen „der Süd" und dem Bönhasensande hinzieht. Die von Hamburg abwärts gehenden Dampfer scheeren bei Altona plötzlich von „der Nord" nach „der Süd" hinüber, steuern in knappster Nähe am Ufer entlang, wobei sie eine Menge Wirbel und Strudel passiren, gehen dann scharf schräg nach „der Nord" hinüber und bleiben bis Schulau in geradem Fahrwasser. Dieser „sleeve", wie der Engländer sagt, ist eines der grössten Uebel des oberen Revieres der Unterelbe.

Bis 1856 hatte das Fahrwasser die natürliche Richtung an dem Nordufer entlang und machte dort keinerlei Biegung. Damals versandete ein einziger Eisgang das nördliche Fahrwasser und warf dort die unheilvolle Bank auf („den Drummel"), welche schon so viele Kollisionen bei der Königsbake veranlasst hat.

Man hat es verabsäumt, rechtzeitig die nöthigen Mittel zur Beseitigung dieser Störung des Flusslaufes aufzuwenden, und späterhin war die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg der unüberwindliche Gegner jeder Regulirung an dieser Stelle. Neuerdings hat man das Fahrwasser an dem nördlichen Ufer einigermaassen durch Vertiefung der Rinne verbessert und dadurch das an der Königsbake entlang führende Fahrwasser in etwas entlastet. Aber die Baggerung bei Neumühlen entlang ist auch heutzutage noch keineswegs intensiv genug betrieben, um für die Masse des Seeverkehrs den erforderlichen Nutzen zu schaffen. Die Wiederherstellung eines dem heutigen Verkehr genügenden Bettes am Nordufer ist bei den vorhandenen Mitteln der Hydrotechnik unschwer zu erreichen — mit Energie!

IV.

Der Dampfschiffsführer auf der Kommandobrücke weiss, dass er unter seinen Füssen eine Maschine hat, er kennt die Leistungsfähigkeit derselben und er benutzt bei Kollisionsgefahr die ihm zu Gebote stehende Kraft zur Ausführung des wichtigsten spezifischen Dampfermanövers: des Stoppens und Backens.

Wie aber, wenn die den Erfolg bedingende Kraft nicht oder nicht ausreichend vorhanden ist?

Das kommt während der heissen Jahreszeit im gemässigten Klima und jederzeit im Tropenklima durchaus nicht so selten vor, als man zu glauben geneigt sein möchte. Woran liegt das?

Die Ursachen sind verschieden, eine der wichtigsten liegt in dem Zusammenschmelzen des Kohlenzieherpersonals. In erschreckendem Maasse haben die Selbstmorde und Erkrankungen der Kohlenzieher (Trimmer), weniger der Heizer, zugenommen. Man verwechselt diese Begriffe bisweilen. Die Heizer sind Kernholz und in der Regel verhältnissmässig gut bezahlt, die Trimmer sind morsches Holz und daher schlecht bezahlt. Sie sind die Parias unter den Seearbeitern. Und doch erheischt ihr Gewerbe, in welchem gewöhnlich nicht nur die schlechten Eisenarbeiter, alle Verkommenen von Hammer und Ambos, stranden, sondern die Schiffbrüchigen aus fast allen Berufszweigen einen kurzdauernden Unterschlupf vorm Erliegen im Existenzkampfe finden, Kraft und grosse Widerstandsfähigkeit.

Auch der Beruf des Heizers, des sogenannten Funkenpusters, ist einer der schwersten und erfordert eine hohe Summe von Gesundheit, Ausdauer und Energie. Sehr drastisch schildert ihn eine berufene anonyme Feder.

„In dem schauerlichen Gemisch der Feuergluth, der stinkenden Schwaden des Wasserdampfes, welcher den gelöschten Schlacken entsteigt, des Rauches, des schwarzen Staubes ausgeschütteter Kohleneimer hantiren die Mannschaften. Während die einen in der ausstrahlenden Hitze des geöffneten Feuers die glühenden Schlacken ausholen, giessen die anderen schnell die Eimer voll Wasser zum Löschen darüber, so dass sie der heisse Dunst in eine erstickende Wolke hüllt.

Daneben werden die Kohlen ausgeschüttet und zum Einwerfen zusammengeschaufelt — das alles bei dem heftigen Schlingern des Schiffes in balancirender Stellung.

Eine mächtige See kommt heran. Der „Kasten“ holt über, als wolle er kentern.

Zu dem Wasser, welches durch Menschenhand in den Raum gegossen wird, sendet auch noch ab und zu von oben her die wilde See durch die Ventilatoren eine nasse Mahnung an die drohende Gefahr.

Immer noch besser, dort oben dem drohenden Untergange ins Auge zu sehen, als in der dampfenden Hölle da unten, in welcher beim Ueberholen des Schiffes die glühenden Schlacken zischend weit hinein in den Raum rollen, angesichts des schmalen nur für wenige Mann ausreichenden Aufganges nach oben auszuharren.

In der That zu einer Hölle kann sich die Lage der Heizer in solch einem Feuerraum gestalten.

Wer sagt ihnen, dass nicht allen, die da unentwegt in Qualm und Dampf ihre Pflicht thun, der Feuerraum zum schauerlichen Sarge wird, in welchem sie in „Gottes Keller“ versinken.“

Aber das Loos des Heizers ist noch golden im Vergleich mit dem des Kohlenziehers. Alphonse Daudet hat in seinem „Jack“ (Theil II cap. 8) eine lebenswahre Schilderung eines Trimmerlebens, welches bei ihm allerdings mit dem Heizerleben verquickt erscheint, gegeben, indem er schreibt:

„Sie bestiegen eine kleine, ganz kupferne Wendeltreppe mit schmalem Geländer, dann eine andere Treppe ohne Geländer, steil wie eine Leiter, und dann noch eine und noch eine. Jack, der niemals einen „Transatlantischen“ gesehen hatte, war über die Grösse und Tiefe dieses hier erstaunt. Man stieg in einen Abgrund nieder, wo die Augen, welche aus dem hellen Licht des Tages kamen, weder Personen noch Sachen unterschieden. Es war Nacht, die Nacht eines Bergwerkes, beleuchtet von aufgehängten Schiffslaternen und schwül wegen mangelnder Luft und beständig wachsender Hitze. Eine letzte, im Finstern hinabgestiegene Leiter führte sie in den Maschinenraum, eine echte Backstube, welche eine feuchte und dumpfe Hitze, vermischt mit einem starken Geruche nach Oel, mit einer unerträglichen Atmosphäre, einem wallenden Nebel, erfüllte, oberhalb dessen drei oder vier Stockwerke höher in einem viereckigen Luftloche das Blau des Himmels erschien. Eine rege Thätigkeit herrschte dort. Die Maschinisten, die Gehülfen, die Eleven gingen und kamen und liessen die Maschine Generalrevue passiren, um sich zu überzeugen, ob alle Theile exakt und frei in ihrem Spiele wären. Man hatte soeben die Füllung der Kessel beendet, und schon schnauften und brummten sie wüthend. Erz, Kupfer, Gusseisen waren mit siedendem Oel geglättet und leuchteten funkelnd. Und die ausserordentliche Sauberkeit der Hebelarme verlieh ihnen ein noch wilderes Aussehen, gleich als ob diese Griffe, welche bei ihrer Berührung selbst die mit Werg

umwickelten Hände verbrannten, diese weissglühenden Stengel, diese mit eisernen Haken bewegten Knaufe von all dem durch sie verbrauchten Feuer glänzten. Jack betrachtetete neugierig das entsetzliche Ungethüm. Er hatte deren gar viele im Hüttenwerk Indret gesehen. Aber dies hier erschien ihm noch schrecklicher, wahrscheinlich weil er wusste, dass er sich ihm alle Augenblicke nähern und Tag und Nacht seine Nahrung liefern musste. Hier und da Thermometer, Manometer, eine Maschinenuhr, die telegraphische Scheibe, durch welche die Befehle übermittelt werden, und das Alles von dem Lichte grosser Reflektorlampen erhellt. Am Ende des Maschinenraumes ging es tief in einen sehr schmalen, sehr dunklen Schlupfgang hinab. „Hier der Kohlenraum", sagte Blanchet, indem er auf ein in der Mauer gähnendes Loch deutete. Neben diesem Loch befand sich ein zweites derartiges, in welchem eine Schiffslaterne einige schlechte Betten und aufgehängte Kleidungsstücke beleuchtete. Dort schliefen die Trimmer. Jack erschauerte bei diesem Anblick. „Und der Feuerraum", fügte der Moco*) hinzu, indem er eine kleine Thür aufstiess. Stellt Euch einen langen, glühenden Keller vor, einen Gang der Katakomben, erhitzt von dem röthlichen Widerschein aus 10 Oefen in vollem Brennen. Halbnackte Männer schüren das Feuer, wühlen die Aschenkasten auf, bewegen sich vor dieser Kohlenglnth, welche ihnen das Blut in die triefenden Gesichter drängt. Im Maschinenraum erstickte man. Hier verbrennt man. — — — — — — —

Und Jack wurde sogleich bei dem Steinkohlenabfällen angestellt.

All die Ueberbleibsel der Kohle, welche die Aschenkasten verstopfen und beschmutzen, werden in Körbe geworfen, die man auf das Verdeck trägt, um sie ins Meer zu entleeren. Ein hartes Gewerbe! Die Körbe sind schwer, die Leitern sind steil und der Uebergang von der frischen Luft zu der Schwüle des Abgrundes ist erstickend. Beim dritten Gange fühlte Jack seine Beine unter sich zusammenknicken. Unfähig, auch nur einen Korb zu erheben, verharrte er dort gebrochen und triefte von einem Schweisse, der ihm jede Spannkraft nahm.

Als ihn einer der Heizer in solchem Zustande erblickte, holte er aus einem Winkel eine grosse Branntweinflasche und reichte sie ihm. „Nein, ich danke, ich trinke nicht davon," sagte Jack. Der Andere begann zu lachen. „Du wirst schon noch davon trinken," erwiderte er. „Niemals!" entgegnete Jack und, indem er sich weit mehr mit mächtiger Willenskraft als durch das Anspannen all seiner Muskeln aufraffte, lud er den schweren Korb auf seinen Rücken und trug ihn muthig nach oben. — — — — — — — — — — — — — — — —

Als er den Fuss wieder auf die zum Feuerraum führende Leiter setzte, erschütterte ein lang anhaltendes Beben das Schiff, der Dampf, welcher schon seit frühem Morgen brummte, regelte sein Getöse, die Schraube setzte sich in Gang. Man fuhr ab. Unten war die Hölle. Vollgepfropft bis zur Mündung, mit hochrothem Leuchten eine sichtbare Hitze ausathmend, verschlangen die Oefen ganze Schaufeln voll Kohlen, welche von den Heizern unablässig erneuert wurden, deren geschwollene, apoplektische Köpfe unter der Einwirkung dieser glühenden Feuer Grimassen schnitten. Das Grollen des Oceans glich dem Brüllen der Flamme, das Getöse der Fluth machte im Verein mit dem Funkenknistern den Eindruck eines

*) Anmerkung: Die französische Marine theilt sich in zwei grosse Klassen: die Moco, d. h. Südländer (Provence), und die Ponantais, d. h. Nordländer (Bretagne).

unauslöschlichen Brandes, der von all den Anstrengungen zur Löschung nur neu emporloderte.

„Setz' Dich dort hin," sagte der Oberheizer.

Jack setzte sich vor eine jener glühenden Mündungen, welche durch den ersten Schwindel des Schwankens erweitert, vervielfältigt erschienen und alles um ihn her wirbelten. Es galt, diesen Heerd der Feuerung in Gang zu halten, ihn mit dem Hebeeisen zu schüren, ihn unablässig zu nähren, zu entladen. Besonders erschwerte es ihm die Arbeit, dass er nicht an das Meer gewöhnt war und dass das heftige Beben der Schraube, die Ueberrumpelungen des Schlingerns ihn schwanken machten und ihn alle Augenblicke gegen die Flammen warfen. Er musste sich festklammern, um nicht zu fallen, und sogleich die weissglühenden Gegenstände loslassen, an denen er sich zu halten versuchte.

Doch arbeitete er mit vollstem Muthe. Aber nach einer Stunde dieser glühenden Marter fühlte er sich blind, dumpf, athemlos, erstickt von dem aufsteigenden Blute, die Augen trübe unter versengten Brauen.

Er that, was er die Anderen thun sah, und stürzte sich ganz schweisstriefend unter den „Luftärmel" (die Windhutze), eine lange Leinwandröhre, durch welche die Aussenluft hineinfällt und oben vom Deck giessbachartig herabströmt. Ach! das war wohlthuend. Fast gleichzeitig legte sich ein Ueberzug von Eis auf seine Schultern. Diese mörderische Luftströmung hatte seinen Athem und sein Leben angehalten. „Die Branntweinflasche!" schrie er mit rauher Stimme dem Heizer zu, welcher ihm zu trinken angeboten hatte.

„Da, Kamerad! Ich wusste wohl, dass Du dahin kommen würdest."

Er stürzte einen riesigen Zug hinunter. Es war fast reiner Alkohol. Aber ihm war so kühl, dass ihm der Sechsunddreissiger fast ebenso fade und schmacklos erschien wie klares Wasser.

Als er getrunken hatte, überkam ihn ein grosses Wohlbehagen von innerer Wärme, die sich all' seinen Nerven, all' seinen Muskeln mittheilte und sich gleich darauf zu heftigem Brennen in der Magenhöhle steigerte. Dann begann er, um dies brennende Feuer zu löschen, von neuem zu trinken. Feuer von innen und Feuer von aussen, Gluth auf Gluth, Alkohol auf Kohle, — so sollte er fortan leben!

Er begann einen närrischen Traum von Trunkenheit und Marter, welcher drei Jahre dauern sollte. Drei entsetzliche Jahre mit völlig gleichen Tagen, mit wirr unter einander gemischten und verwechselten Monaten, mit einförmigen Jahreszeiten in der beständigen Hundstagshitze des Feuerraumes. Er durchfuhr unbekannte Zonen, deren Namen hell, singbar, erfrischend waren: spanische, italienische oder französische Namen. Aber von all' diesen magischen Landschaften sah er weder den saphirnen Himmel, noch die grünen Inseln, welche wie fruchtbare Blumensträusse auf den phosphorescirenden Wogen ausgebreitet lagen.

Für ihn grollte das Meer mit demselben Zorne, das Feuer mit derselben Heftigkeit. Und je schöner die Länder waren, um so entsetzlicher war der Feuerraum. Er legte in blumigen Häfen an, welche von grünbuschigen Palmen- und Bananenwäldern, von violetten Hügeln, von sauberen Negerhütten aus Bambusrohr begrenzt waren.

Aber für ihn behielt Alles die Farbe der Steinkohle. Nachdem er mit nackten Füssen auf den von der Sonne erhitzten, von ausgegossenem Theer oder schwarzem Zuckerrohrsaft verpichten Quais seine Abfälle entleert, Kohlen zerschlagen, Kohlen umgeladen hatte, schlief er erschöpft an dem hohen Ufer ein oder verschloss sich in einer Kneipe. Und Ufer und Kneipen glichen denen von Nantes, den grässlichen Zeugen seines ersten Rausches.

Dort fand er andere Trimmer, Engländer, Malaien, Nubier, ungeschlachte Bestien, Feuerungsmaschinen. Und da man nichts zu sagen hatte, so trank man. Wenn man Trimmer ist, muss man zunächst trinken. Das belebt. Und er trank!

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Seltsam, je mehr sein Verstand erschlaffte und sein Wille alle Spannkraft verlor, um so kräftiger schien sein Körper zu werden, da ein beständiger Trost ihn aufregte, unterhielt und nährte. Sein Schritt hielt sich ebenso fest, seine Kraft bei der Arbeit ebenso gleichmässig im Rausche wie im normalen Zustande. So sehr hatte er sich an das Gift gewöhnt und sich für all' seine äusseren Verrichtungen abgehärtet. Selbst seine bleiche konvulsivische Maske blieb undurchdringlich, erstarrt durch jene Anstrengung eines Mannes, der seinen Rausch aufrecht zu gehen und zu schweigen zwingt. Sorgfältig bei seiner Arbeit, gewöhnt an das Schreckliche derselben, ertrug er mit derselben Gleichgültigkeit die langen und einförmigen Tage der Ueberfahrt und die Stunden des Sturmes, jene in dem Feuerraum doppelt kläglichen Kämpfe mit dem Meer, die Sturzwogen, die Feuerstösse, die glühende, quer durch den Schiffsboden rollende Kohle.

Für ihn vermischten sich diese schrecklichen Augenblicke mit den gewöhnlichen Träumen seiner Nächte, wahnsinnigen Erscheinungen, erregtem und beängstigendem Alpdrücken, wodurch der Schlaf der Branntweintrinker beunruhigt wird.

War es nicht in einem dieser Träume, als Nachts, da der arme Trimmer schlummerte, ein entsetzliches Schütteln den ganzen „Cydnus" erschütterte?

Dieser trockne und direkte Stoss in die Flanke des Steamers, dieses schreckliche, von Krachen und Sprüngen begleitete Zertrümmern, dieses Geräusch von inwendigem Wasser, diese kataraktgleich niederstürzenden, in kleinen Bächen verfliessenden Sturzwellen, diese hastigen Schritte, dieses elektrische, einander entsprechende Läuten, diese Erregung, diese Schreie und besonders dieses unheilvolle Stillstehen der Schraube, wodurch das Schiff dem schweigenden Schütteln des Schlingerns preisgegeben wurde, — war all' das nicht in einem Traume? Seine Kameraden rufen, schütteln ihn: „Jack! Jack!" Er rafft sich halbnackt auf. Der Maschinenraum steht schon 2 Fuss hoch unter Wasser. Die Maschinenuhr ist zerbrochen, die Schiffslaternen sind erloschen, die Telegraphenscheibe umgestürzt. Man ruft, man sucht einander in der Nacht, in dem Kothe. „Was giebt's? Was ist geschehen?"

„Ein Amerikaner ist mit uns zusammengestossen. Wir sind leck. Rette sich, wer kann!"

Aber oben auf der schmalen Leiter, nach welcher Heizer und Trimmer sich drängen, erscheint stolz gestrafft der Moco (I. Maschinist), den Revolver in der Faust. „Dem Ersten, der sich vom Platze rührt, zerschmettere ich den Schädel. An die Feuerung in Teufels Namen! und fest gefeuert. Das Land ist nicht mehr fern. Wir können es noch erreichen."

Jeder kehrt an seinen Posten zurück und arbeitet mit der Wuth der Verzweiflung. In dem Feuerraum ist es entsetzlich. Die bis zum Bersten vollgepfropften Oefen strömen einen blendenden, gelben, stinkenden, erstickenden Rauch von durchnässter Kohle aus, welcher die Arbeiter betäubt, während das Wasser trotz der Pumpen beständig steigt und alle Glieder durchkältet.

O, wie glücklich sind diejenigen, welche dort oben in der freien Luft des Deckes sterben werden! Hier ist es der abscheuliche Tod zwischen zwei grossen gusseisernen Wänden, ein Tod, der einem Selbstmorde ähnelt, weil er die gelähmten Kräfte zu völligem Sichpreisgeben zwingt.

Es ist zu Ende. Die Pumpen gehen nicht mehr. Die Feuer sind erloschen. Die Heizer stehen bis zu den Hüften im Wasser, und dies Mal ist es der Moco selbst, der mit Donnerstimme gerufen hat: „Kinder, rette sich, wer kann!“ “

Der Kohlenzieher hat die Kohlen aus den Bunkern in Körben nach den Feuern zu schaffen. Sein Weg geht aus Kohlenstaub und Stickluft in die Gluthhitze und aus Gluthhitze in Kohlenstaub und Stickluft, und je länger die Reise dauert, um so beschwerlicher ist der Dienst; denn um so weiter wird der Weg. Die Kraft lässt nach, die Arbeit nimmt zu. Die Anforderungen des Dienstes werden erhöht, und Wort und Schlag und Tritt dient als Sporn. Da brechen die ersten Deklassirten zusammen, das Arbeitspensum der Erkrankten wird auf die Schultern der Uebrigen mitgebürdet. Wachsende Strenge verschärft den Zwang. Für einen der Unglücklichen ist der Höhepunkt erreicht. Er springt über Bord und findet im Tode die Erlösung der Verzweiflung. Das wirkt. Der Dienst wird leichter, aber die volle Dampfspannung kann nicht mehr gehalten werden. Und nun kommt ein Moment, der die volle Dampfspannung erfordert. Aber sie fehlt. Die Kollision tritt ein. Die Untersuchung folgt, aber sie dringt nicht bis auf die letzten Ursachen. Es wird vom Seeamte nicht festgestellt, wie viele Heizer und Trimmer auf der betreffenden Reise krank gelegen haben? welches in Folge dessen das Arbeitsquantum der übrigen war? nach Gewicht, nach Zeit, nach Transportstrecke? wie die Ventilation war (gab's Punker im Raum?), wie die Temperatur (vielleicht 58° C.)?

Als normales Quantum kann man ansehen: 50 bis 60 Körbe per Wache, 1 Korb alle 3 bis 4 Minuten.

Gewiss sind die Trimmer ein schwer traitables Menschenmaterial.

Und der Pest des Drückebergerthums muss sicherlich mit Strenge begegnet werden. Aber nach allem, was dann und wann aus den Geheimnissen des inneren Schiffsdienstes transpirirt, geschieht ebenso gewiss oft „des Guten“ zu viel.

Aus dem Munde eines Dampferkapitäns stammt folgende typische Scene.

Stolz pflügt der Schnelldampfer die Wogen des atlantischen Ozeans. Es wird geloggt.

Die Meldung lautet 18 Knoten. Das bedeutet 432 Meilen in 24 Stunden, während auf der letzten Wache noch $18^1/_4$ Knoten (438 Meilen per Etmal) rapportirt waren.

„Was?“ sagt der Kapitän, „18 Knoten? Bitte, den ersten Ingenieur!“ Der zweite Offizier eilt hinunter und kommt mit dem ersten Maschinisten zurück. Der Kapitän lässt Letzteren gar nicht auf die Kommandobrücke heraufkommen, sondern spricht zu ihm von der Treppe herab die gemessenen Worte: „18 Knoten! Herr Ingenieur, das Schiff läuft nicht!“ Der erste Maschinist will etwas erwidern,

aber der Kapitän schneidet ihm das Wort ab. „Herr Ingenieur, das Schiff läuft nicht!“ und mit starker Betonung: „Ich danke Ihnen.“ Spricht's und dreht Jenem den Rücken zu. Bleich vor Erregung schiesst der erste Maschinist in den Maschinenraum und herrscht den zweiten Maschinisten an: „Herr, Sie schlafen wohl. Was ist das für eine Wirthschaft. Die „Viktoria“ läuft nur 18 Knoten. Das ist ja ein Skandal. Im Hafen werden Sie abgemustert. Schlappiers können wir hier nicht gebrauchen.“ Der zweite Maschinist gräbt die Zähne in die Unterlippe und stürzt schäumend vor Wuth in den Heizraum. Ein Platzregen von Schimpfworten prasselt auf die Heizer nieder. Da kommt der Zug der Trimmer schweisstriefend herangekeucht. Der zweite Maschinist verlässt mit einem derben Fluch den Heizraum. Er weiss, es hat geflutscht, und was nun folgt, will er als vorsichtiger Mann nicht sehen. Die Scene, welche sich jetzt zwischen Heizern und Trimmern abspielt, bleibt Geheimniss. Nur so viel erfährt man, die Heizer wollten nicht „Steine“, sondern „kleine Stücken“ haben. Die „Viktoria“ aber läuft für einige Zeit sogar fast $18^1/_2$ Knoten, und der Kapitän spricht zum ersten Maschinisten: „Sie sehen, Herr Ingenieur, was das Schiff laufen kann, wenn Jeder seine Schuldigkeit thut.“

Es ist tiefdunkle Nacht geworden.

Da tastet schwankend, blutend aus Nase und Mund, blutrünstig, zerschlagen, sogar mit Brandwunden hie und da bedeckt, ein Mann an Deck empor, gleitet nach Backbord hinüber und schwingt sich über die Reeling. Ein kaum hörbares Klatschen im Wasser — und viel Weh und Qual haben ein End'. Am Morgen fehlt ein Trimmer auf Wache.

Der Kapitän ist höchlichst indignirt. Das giebt wieder viel Scheerereien mit dem Seeamt.

Es sind doch nicht etwa Misshandlungen vorgekommen? Gott bewahre! Davon weiss Niemand etwas.

Bei der Rückkehr werden Offiziere, Heizer und Trimmer zum Theil schnell auf andere Schiffe vertheilt. Erst nach längerer Zeit erhält das Seeamt Kunde von dem Todesfall. Die Untersuchung zieht sich in Folge der Abwesenheit der Hauptzeugen sehr in die Länge und verläuft schliesslich im Sande. Resultat: Selbstmord, Ursache nicht ermittelt, der Todte war entweder ein Süffel, oder lebte in trostlosen Verhältnissen. Das passt auf etwa 90 Prozent der Trimmer. Die Hafenzeitung moralpriestert in einem Artikel über die verwahrlosten Trimmer. Der Rest ist Schweigen.

Warum musste es so kommen? Das Schiff hatte auf der Probefahrt fast 20 Knoten gemacht, und auf der ersten Reise bis $18^1/_4$ Knoten erzielt.

Der Rheder prüfte nach jeder Reise sorgfältig, ob per Etmal auch die 438 Meilen abgelaufen waren. Wehe dem Kapitän, wenn das nicht der Fall ist.

Die Noth machte ihn zum harten Mann. Nicht alle Rheder — Gott sei Dank — gleichen demjenigen der „Viktoria“, aber viele — leider sehr viele.

Und selbst das wäre noch zu ertragen, wenn die Rheder die nöthigen Kräfte in den Schiffsdienst einstellten, damit ihren Forderungen Genüge geschehen könnte. Aber da hapert's. Die Trimmerzahl ist durchgängig zu schwach für die zu erfüllende Aufgabe, und die Qualität nicht gehörig sortirt.

Auch ist in der Tropenfahrt nicht immer darauf Rücksicht genommen, dass der weisse Mann nicht leisten kann, was die schwarze und gelbe Rasse allein aus-

zuhalten vermag. In der Fahrt durchs Rothe Meer und den persischen Meerbusen ist eine Ablösung der europäischen Trimmer durch Neger, Kulis oder Araber ein unabweisliches Gebot der Menschlichkeit.

V.

In der shipmasters society of London bekannte in der Sitzung vom 17. Oktober 1890 das Mitglied Kapitän Blackmore, dass er seit mehr als 20 Jahren das Strassenrecht nicht gelesen habe, dass aber, als er 1850 zuerst die Führung eines Dampfers übernahm, die erste Instruktion, welche er seinen Offizieren gegeben, die gewesen sei: sie sollten Alles zur Erhaltung der Sicherheit des Schiffes thun, was in ihren Kräften stände, auch wenn sie ein paar Meilen aus dem Wege gehen sollten, um eine Kollision zu vermeiden.

So aufrichtig wie dieser Schiffer sind wenige. Aber viele, sehr viele kennen vom Strassenrechte wenig mehr als Thomas Gray's Memorialverse. Vielleicht haben sie aus den Referaten dieser oder jener Hafenzeitung (oft ihrer einzigen geistigen Nahrung!) über eine stattgehabte Seeamtsverhandlung den Wortlaut einiger Regeln kennen gelernt. Damit ist aber auch ihr Latein am Ende.

Das klingt unglaublich — und ist doch wahr!

Aus ein paar kurzen Gedächtnissversen kann man aber ebenso wenig das Strassenrecht auf See lernen, wie etwa römische Rechtsgeschichte oder deutsches Strafrecht aus einem Repetitorium in Knittelversen. Die Vielgestaltigkeit der faktischen Verhältnisse lässt sich eben nicht in 8 Reime zwängen.

In ernsten und in schweren Dingen bleibt auch die beste Reimerei mehr oder weniger Spielerei.

Soll und muss es denn sein, dass dem Seemanne ein kurzer, kräftiger Extrakt aus dem Gesetzestext servirt wird, so mag man ihm — zum Mindesten ohne Schaden — die 10 Gebote predigen, die in dem Viertelhundert von Artikeln stecken. Die Ausführung wird nach Geschmack und Einblick verschieden sein, und so soll die nachfolgende Skizze auch nicht mehr als einen probeweisen Versuch darstellen.

A. Allgemeine Verhaltungsregel.

Erstes Gebot.

Du sollst allzeit und überall guten Ausguck halten und alle Mittel in Bereitschaft zu halten, um Herr Deines Schiffes zu sein.

Was heisst das?

Ich soll nach vorne, seitwärts und nach hinten aufmerksam Umschau halten.

Ich soll, wo ich nicht durch besondere Umstände daran behindert bin, zur Sicherstellung der steten guten Manöverirfähigkeit meines Schiffes genügend Segel führen, gehörige Dampfspannung halten, das Ruder ausreichend besetzt und die Reservesteuerung in Stand halten, die erforderliche Zahl Hände zur Bedienung von Segel und Maschine auf Wache haben und auf Ankergrund Anker klar zum Fallen halten.

Zweites Gebot.

Du sollst ausweichen oder Kurs halten, wie das Gesetz es befiehlt.

Was heisst das?

So oft ich ausweiche, soll ich dies rechtzeitig und deutlich erkennbar thun, damit ich den Kurshalter nicht irre führe, und allemal, wo auch nur der geringste Zweifel darüber besteht, ob ich mit Sicherheit den Bug des Kurshalters kreuzen kann, hinter ihm herumgehen.

Ich soll stets daran denken, dass ich, wenn ich einen Dampfer führe, eine Maschine unter den Füssen habe, und nicht nur durch Umlegen des Ruders, sondern auch durch Verlangsamung des Maschinenganges, Stoppen der Maschine und Rückwärtsschlagen von Schraube oder Rad mich aus dem Wege des Kurshalters halten kann.

Wo das Gesetz mir nicht befiehlt, auszuweichen, da soll ich Kurs halten.

So oft ich Kurs halte, soll ich auch die Fahrt beibehalten, ausser wenn ich gerade dadurch die Gefahr des Zusammenstosses vergrössere, weil der Gegner in Begriff steht, vor mir vorüber zu laufen. Und nur dann darf und soll ich vom Kurse abweichen, wenn der Weichepflichtige nicht rechtzeitig und nicht deutlich erkennbar ausweicht.

B. Wer soll ausweichen?

Drittes Gebot.

Wer sich nach allen Richtungen bewegen kann, soll demjenigen, der sich nur nach einigen Richtungen bewegen kann, und wer frei fährt, dem mit dem Erdboden verbundenen Schiffe ausweichen.

Was heisst das?

Der Dampfer soll dem Segler, Dampfer und Segler aber sollen dem Schiffe vor Anker weichen.

Viertes Gebot.

Dampfer soll vor Dampfer an oder nach Steuerbord weichen.

Was heisst das?

Derjenige Dampfer, welcher einen anderen sich ihm nähernden Dampfer **an** Steuerbord hat, soll diesem ausweichen.

Jeder Dampfer, welcher einem anderen ihm entgegenkommenden Dampfer Steven-auf-Steven sich nähert, soll **nach** Steuerbord ausweichen.

Fünftes Gebot.

Von zwei Seglern soll derjenige ausweichen, welcher, ohne durch den Wind gehen zu müssen, nach beiden Seiten den meisten Seeraum hat, bei gleichem Raum und Wind soll Backbord vor Steuerbord weichen; und haben sie auch den Wind an gleichem Bord, so soll bei raumem Winde Luv vor Lee und beim Segeln am Winde Lee vor Luv weichen.

Was heisst das?

Der Vormwinder soll vor dem Beimwinder und vor dem Raumwinder ausweichen.

Der Raumwinder soll vor dem Beimwinder ausweichen.

Der Backbordraumwinder soll vor dem Steuerbordraumwinder ausweichen.

Der Backbordbeimwinder (Backbordhalser) soll vor dem Steuerbordbeimwinder (Steuerbordhalser) ausweichen.

Der Luvraumwinder soll vor dem Leeraumwinder mit gleichbordigem Winde ausweichen.

Der Leebeimwinder soll vor dem Luvbeimwinder mit gleichbordigem Winde ausweichen.

C. Verhalten bei Nacht und Nebel und in engen Fahrwassern.

Sechstes Gebot.

Bei Nacht sollst Du die vorgeschriebenen Lichter führen.

Was heisst das?

Dampfer in Fahrt sollen ständig führen: 1 weisses Toplicht, 1 rothes und 1 grünes Bordlicht.

Segler in Fahrt sollen ständig führen: 1 rothes und 1 grünes Bordlicht.

Schleppdampfer in Fahrt sollen ständig führen: 2 weisse Toplichter, 1 rothes und 1 grünes Bordlicht.

Schiffe vor Anker sollen ständig führen: 1 weisses Licht.

Lootsenschiffe auf der Station sollen ständig führen: 1 weisses Toplicht.

Fischerfahrzeuge sollen im Bedarfsfalle zeigen: 1 weisses Licht.

Ueberholt werdende Schiffe sollen im Bedarfsfalle zeigen: 1 weisses Licht.

Flackerfeuer soll das Lootsenschiff und darf das Fischerfahrzeug neben dem weissen Lichte und darf das überholt werdende Schiff anstatt des weissen Lichtes zeigen.

Telegraphenkabel legende und manöverirunfähige Schiffe sollen 3 rothe Lichter und, wenn sie Fahrt durch's Wasser machen, daneben die beiden Bordlichter führen.

Siebentes Gebot.

Im Nebel sollst Du langsam fahren oder ankern.

Was heisst das?

Ich darf im Nebel nicht schneller fahren, als so, dass ich in der Lage bin, mein Schiff auf die Distanz der halben Sichtweite zum Stillstand zu bringen. Anderenfalls muss ich beidrehen oder, wo angängig, vor Anker gehen.

Achtes Gebot.

Im Nebel sollst Du Signale geben.

Was heisst das?

Ich soll im Nebel mich, d. h. meine Anwesenheit — und weiter nichts —, zu erkennen geben

als Dampfer in Fahrt durch einen langgezogenen Ton mit der Dampfpfeife,

als Steuerbordhalser durch einen Ton mit dem Nebelhorn,

als Backbordhalser durch zwei Töne mit dem Nebelhorn,
als Segler mit dem Winde achterlicher als dwars durch drei Töne mit dem Nebelhorn,
als Schiff vor Anker durch Läuten mit der Glocke.

Neuntes Gebot.

In engen Fahrwassern soll jeder Dampfer sich an Steuerbordwall halten.

Was heisst das?

In engen Fahrwassern sollen Dampfer sich an der zur rechten Hand gelegenen Grenze des Fahrwassers, wo angängig, halten, also dass sie Seglern die Mitte freilassen und anderen Dampfern nur auf parallelen Kursen begegnen. Als eng soll ich jedes Fahrwasser ansehen, welches durch Seezeichen eingefasst oder in Sichtweite durch Ufer begrenzt ist.

D. Berücksichtigung der Hindernisse in der Bewegungsfreiheit eines anderen Schiffes.

Zehntes Gebot.

Vor einem Schiffe, welches nicht ausweichen kann oder zwar ausweichen kann, jedoch nur mit ungewöhnlichen oder unverhältnissmässigen Schwierigkeiten oder gar nicht ohne die Gefahr, Schaden zu leiden oder anzurichten, — sollst Du ausweichen.

Was heisst das?

Ich soll ausweichen
vor jedem manöverirunfähigen Schiffe,
„ „ Schiffe, welches ein Telegraphenkabel legt oder aufnimmt,
„ „ langsamer fahrenden Schiffe, welches ich ein- und überhole,
„ „ Schleppzuge,
„ „ Fischerfahrzeug mit ausgesetzten Netzen und Leinen,
„ „ Segelschiffe mit backgelegten Segeln,
„ „ Ruderboote auf See u. s. w. u. s. w.

Dritter Theil.

Die Haftung aus Schiffskollisionen.

Wer thut, was er nicht sollte,
Dem widerfährt, was er nicht wollte.

§ 95.

Vorbemerkungen.

Der Zusammenstoss von Schiffen ist eine Thatsache, an welche das Recht Rechtsfolgen geknüpft hat. Er ist daher eine rechtserzeugende Thatsache. Entweder ist die Rechtsfolge lediglich und allein an die Thatsache des Zusammenstosses geknüpft, oder an sie in Verbindung mit der weiteren Thatsache einer Schädigung von Leib $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Gut, oder an die Einheit aus diesen beiden und der ferneren Thatsache des Handelns (resp. Unterlassens) — des schuldvollen oder schuldfreien — einer Person.

Die Verknüpfung der Rechtsfolgen mit einer Person ist die rechtliche Verantwortlichkeit dieser Person, und der juristische Ausdruck hierfür ist die Haftung. Denn Haftung ist das persönliche Einstehenmüssen für eine Rechtsfolge, welche an einen Rechtspflichten erzeugenden Thatbestand geknüpft ist. Rechtliche Verantwortlichkeit besteht auch ohne moralische Zurechenbarkeit des Erfolges einer That zur Schuld. Das Recht kennt nicht nur eine Haftung für Schuld — sei dies eigene (das ist direkte Haftung), sei es fremde Schuld (das ist stellvertretende Haftung), nämlich die Schuld eines Bevollmächtigten oder eines Gehilfen —, es kennt auch eine Haftung für Zufall, mag dieser nun in schuldlosen eigenen oder schuldhaften fremden Handlungen, nämlich Handlungen Dritter unbetheiligter Personen, oder in sonstigen Thatsachen bestehen (das ist die sogenannte Haftpflicht). Haftung ist eben nichts weiter als die Fesselung (ligatio) der Person an einen Rechtseffekt aus einem Rechtsgrunde (ob causam, daher obligatio).

Die Art der Haftung ist verschieden, je nachdem die Rechtsfolge eine öffentlichrechtliche oder eine privatrechtliche ist.

Die öffentlichrechtliche ist verschieden, je nachdem sie administrativrechtlicher oder kriminalrechtlicher Natur ist.

Die privatrechtliche ist verschieden, je nachdem sie eine deliktische oder kontraktliche oder unmittelbar gesetzliche ist.

Die administrativrechtliche Haftung ist eine gewerbepolizeiliche und besteht in dem Verluste einer Gewerbeberechtigung resp. der Befugniss zur Ausübung derselben. Sie hat einen präventiven Charakter, sie bezweckt den Schutz des Publikums für künftige Fälle, sie soll den Gewerbebetrieb sichern. Sie ist ein Lassenmüssen.

Die strafrechtliche Haftung besteht in der Entziehung von Leben, Ehre, Freiheit, Vermögen einer Person. Soweit sie als Geldstrafe, also als Vermögensminderung, erscheint, bewirkt sie den Ausgang von Werthen aus dem Vermögen eines Individuums und den Uebergang derselben in den Staatssäckel (nicht in das Vermögen eines Privaten). Sie hat einen repressiven Charakter, sie bezweckt die Züchtigung des Thäters für die begangene That, sie soll die Staatsordnung sichern. Sie ist ein Leidenmüssen.

Die privatrechtliche Haftung besteht in der Minderung des Vermögens einer Person wider ihren, gemäss ihren, ohne ihren Willen zum Zweck des Ersatzes eines Verlustes im Vermögen einer anderen Person. Sie bewirkt also einen Uebergang von Werthen aus einem Privatvermögen in ein anderes. Sie hat einen restitutiven Charakter, sie bezweckt Ersatz, sie soll die Erhaltung der privaten Vermögensstände sichern. Sie ist ein Leistenmüssen.

Haftpflicht im privatrechtlichem Sinne ist Leistungspflicht, Haftung der Zustand der Leistungspflichtigkeit. Leistung aber ist im Gebiete des Civilrechts eine Handlung (bezw. Unterlassung) von Vermögenswerth.

Es ist hiernach klar, dass der Ausdruck „dingliche Haftung“ (obligatio rei) lediglich eine Metapher ist und nur der Charakterisirung der der Verbindlichkeit gegenüberstehenden Berechtigung dienen soll. Näheres später.

Das Recht ist dem Spinnengewebe gleich.
Die starken, grossen Fliegen gehen hindurch,
die kleinen, schwachen bleiben hangen und
werden gestochen.
Rechtsbuch von Soest Buch III cap. 1.

Kapitel I.

Die gewerbepolizeiliche Haftung.

§ 96.

I. Wortlaut der Gesetze.

A. Deutsche Gesetze und Verordnungen.

1. Reichsgesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge (jetzt Reichsflagge). Vom 25. Oktober 1867, in Kraft seit dem 1. April 1868.

§ 1.

Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschliesslich die Bundesflagge zu führen (art. 54 und 55 der Bundes- (jetzt Reichs-) Verfassung).

§ 2.

Zur Führung der Bundesflagge (jetzt Reichsflagge) sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundes- (jetzt Reichs-) Indigenat (art. 3 der Bundes- (jetzt Reichs-) Verfassung) zusteht.*)

Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888.

Diesen Personen sind gleich zu achten solche juristische Personen, eingetragene Genossenschaften und Aktiengesellschaften, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, sowie diejenigen Kommanditgesellschaften auf Aktien, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, und deren persönlich haftende Gesellschafter sich sämmtlich im Besitz der Reichsangehörigkeit befinden.

(Dazu kommen nach dem Reichsgesetz vom 20. April 1892 die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.)

*) Der Angehörige (Unterthan, Staatsbürger) eines jeden Bundesstaats besitzt das Reichsindigenat, d. h. er ist in jedem anderen Bundesstaat als Inländer zu behandeln.

2. Reichsgesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe. Vom 28. Juni 1873, in Kraft seit dem 1. Januar 1874.

§ 1.

Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikats befugt.

3. Bundesrathsverordnung, betreffend Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe. Vom 13. November 1873.

§ 1.

Als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt ausserhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen:

1. bei Memel
 ausserhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau
 ausserhalb des Pillauer Tiefs,
3. bei Neufahrwasser
 ausserhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Putziger Wiek
 ausserhalb Rewa und Heisternest,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
 ausserhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie ausserhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen
 östlich:
 ausserhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft,
 westlich:
 ausserhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie ausserhalb des Bock bei Barhöft,
7. bei Wismar
 ausserhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, sowie ausserhalb Tarnewitz,
8. auf der Kieler Föhrde
 ausserhalb Stein bei Labö und Bülk,
9. auf der Eckern Föhrde
 ausserhalb Nienhof und Bocknis,
10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
 ausserhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, sowie ausserhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved,
11. bei Hadersleben
 ausserhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,
12. bei Husum
 ausserhalb Nordstrand,

13. auf der Eider
ausserhalb Vollerwiek und Hundeknoll,
14. auf der Elbe
ausserhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugel-Bake bei Döse,
15. auf der Weser
ausserhalb Cappel und Langwarden,
16. auf der Jade
ausserhalb Langwarden und Schillingshörn,
17. auf der Ems
ausserhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

§ 2.

Zu den „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen" im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 gehören:

a) die zur grossen Seefischerei bestimmten Schiffe und
b) die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben.

§ 3.

„Fünfzig Kubikmeter Bruttoraumgehalt" im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 ist zu rechnen:

a) bei Segelschiffen gleich 22 Tonnen zu 1000 Kilogramm,
b) bei Dampfschiffen gleich 15 Tonnen zu 1000 Kilogramm

derjenigen Tragfähigkeit, welche in den vor dem 1. Januar 1873 für deutsche Schiffe ausgefertigten deutschen Messbriefen aufgeführt ist.

4. Reichsgesetz, betreffend die Befugniss von Seefahrzeugen, welche der Gattung der Kauffahrteischiffe nicht angehören, zur Führung der Reichsflagge. Vom 15. April 1885, mit Gesetzeskraft vom 2. Mai 1885.

§ 1.

Seefahrzeuge, welche für Rechnung entweder von auswärtigen Staaten oder von Angehörigen solcher Staaten im Inlande erbaut worden, sind, so lange sie im ausschliesslichen Eigenthum der im § 2 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe u. s. w., vom 25. Oktober 1867 bezeichneten Personen, Gesellschaften oder Genossenschaften sich befinden, befugt, die Reichsflagge als Nationalflagge zu führen.

Derartige Fahrzeuge unterliegen, wenn sie von dieser Befugniss Gebrauch machen, den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften.

§ 2.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf deutsche Lustjachten, welche in die offene See gehen, gleichmässig Anwendung.

5. Allerhöchster Erlass, betreffend die Führung der Kriegsflagge auf den Privatfahrzeugen der deutschen Fürsten. Vom 2. März 1886.

Ich genehmige, dass die Souveräne der deutschen Staaten, die Prinzen Meines oder eines anderen regierenden deutschen Königlichen Hauses, sowie die ersten

Bürgermeister der freien Hansestädte auf den ihnen eigenthümlich gehörigen Privatfahrzeugen die Kriegsflagge an der Gaffel oder am Flaggenstock führen können.

Weitere Bestimmungen über Flaggenführung enthalten:

a) Die Verordnung vom 8. November 1892 (Reichsdienstflagge), § 3 und 4.
b) Die General-Akte der Brüsseler Antisklaverei-Konferenz vom 2. Juli 1890, art. 30 bis 33. (Reichs-Gesetzblatt 1892 pag. 628.)

6. Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen. Vom 27. Juli 1877, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1878.

§ 1.

Zur Untersuchung der Seeunfälle, von welchen Kauffahrteischiffe betroffen werden, sind an den deutschen Küsten Seeämter zu errichten.

§ 2.

Gegenstand der Untersuchung (§ 1) sind Seeunfälle:

1. deutscher Kauffahrteischiffe;
2. ausländischer Kauffahrteischiffe, wenn
 a) der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat, oder
 b) die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist.

§ 4.

Durch die Untersuchung sollen die Ursachen des Seeunfalles, sowie alle mit demselben zusammenhängenden Thatumstände ermittelt werden.

Insbesondere ist festzustellen:

4. ob die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See und die über das Verhalten nach einem solchen Zusammenstossen erlassenen Vorschriften befolgt worden sind.

§ 14.

Die für die Aufnahme der Verklarungen zuständigen Gerichte, die Hafenbehörden, die Strandbehörden, die Seemannsämter und die Schiffsregisterbehörden sind verpflichtet, von den zu ihrer Kenntniss gelangenden Seeunfällen einem zuständigen Seeamt (§ 5) ungesäumt Anzeige zu machen.

§ 22.

Der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, sind als Zeugen nur auf Beschluss des Seeamts zu beeidigen. Dieselben können Anträge stellen, über welche das Seeamt zu befinden hat, an die zur Vernehmung erschienenen Personen unmittelbar Fragen richten, auch sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen.

§ 26.

Auf Antrag des Reichskommissars kann, wenn sich ergiebt, dass ein deutscher Schiffer oder Steuermann den Unfall oder dessen Folgen in Folge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, ver-

schuldet hat, demselben durch den Spruch, (§ 25) zugleich die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes (§ 31 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869) entzogen werden.

Einem Schiffer, dem die Befugniss entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamts auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden.

§ 27.

Hat das Seeamt durch seine Entscheidung einem Schiffer oder Steuermann die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes entzogen, oder hat es einem hierauf gerichteten Antrage des Kommissars (§ 13) keine Folge gegeben, so steht im ersteren Falle dem Schiffer oder Steuermann, im letzteren Falle dem Kommissar gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Beschwerde an das Ober-Seeamt zu.

§ 34.

Einem Schiffer oder Steuermann, dem die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, kann dieselbe nach Ablauf eines Jahres durch das Reichskanzler-Amt (jetzt: Reichsamt des Innern) wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, das er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird.

7. Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869, mit Gesetzeskraft vom 1. Oktober 1869, und Abänderungsgesetz zur Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 1. Juli 1883, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1884.

§ 15.

— — — — — — — — — — — — — — —

Die Fortsetzung des Betriebes kann polizeilich verhindert werden, wenn ein Gewerbe, zu dessen Beginn eine besondere Genehmigung erforderlich ist, ohne diese Genehmigung begonnen wird.

§ 31.

Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lootsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniss der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.

Der Bundesrath erlässt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung.

Die auf Grund dieses Nachweises ertheilten Zeugnisse gelten für das ganze Reich, bei Lootsen für das im Zeugniss angeführte Fahrwasser.

Soweit in Betreff der Schiffer und Lootsen auf Strömen in Folge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden.

§ 34.

Die Landesgesetze können vorschreiben, dass — — — — — — — zum Betriebe des Lootsengewerbes besondere Genehmigung erforderlich ist.

§ 40.

Die in den §§ 29 bis 33a und im § 34 erwähnten Approbationen und Genehmigungen dürfen weder auf Zeit ertheilt, noch vorbehaltlich der Bestimmungen in den §§ 33a, 53 und 143, widerrufen werden.

Gegen Versagung der Genehmigung zum Betriebe eines der in den § 34 . . . erwähnten Gewerbe ist der Rekurs zulässig.

§ 53.

Die in dem § 29 bezeichneten Approbationen können von der Verwaltungsbehörde nur dann zurückgenommen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf deren Grund solche ertheilt worden sind, oder wenn dem Inhaber der Approbation die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt sind, im letzteren Falle jedoch nur für die Dauer des Ehrenverlustes.

Ausser aus diesen Gründen können die in den § 34 . . . bezeichneten Genehmigungen und Bestallungen in gleicher Weise zurückgenommen werden, wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung der Genehmigung oder Bestallung nach der Vorschrift dieses Gesetzes vorausgesetzt werden mussten, klar erhellt.

Inwiefern durch diese Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 54.

Wegen des Verfahrens und der Behörden, welche in Bezug auf Die Zurücknahme einer Approbation, Genehmigung oder Bestallung (. . . . § 53) maassgebend sind, gelten die Vorschriften der §§ 20 und 21.

§ 143.

Die Berechtigung zum Gewerbebetriebe kann, abgesehen von den in den Reichsgesetzen vorgesehenen Fällen, ihrer Entziehung, weder durch richterliche, noch administrative Entscheidung entzogen werden.

§ 147.

Mit Geldstrafe bis zu 300 Mark und im Unvermögensfalle mit Haft wird bestraft:

1. Wer den selbständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes, zu dessen Beginn eine besondere polizeiliche Genehmigung (Konzession, Approbation, Bestallung) erforderlich ist, ohne die vorschriftsmässige Genehmigung unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen abweicht.

8. Reichsgesetz, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen. Vom 11. Juni 1878, mit Gesetzeskraft vom 2. Juli 1878.

Die Bestimmungen, welche in der Gewerbeordnung und in dem Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 in Bezug auf Seesteuerleute getroffen sind, finden auf Maschinisten der Seedampfschiffe gleichfalls Anwendung.

9. Bundesrathsverordnung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen. Vom 6. August 1887, in Kraft seit dem 1. Januar 1888; jedoch

sind die §§ 1 bis 4 sofort, d. h. am 17. August 1887, in Kraft getreten.

§ 1.

Küstenfahrt im Sinne dieser Vorschriften ist die Fahrt:

zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluss der Insel Helgoland — jedoch ausschliesslich der Strecke nördlich vom Aggerkanal und Frederikshavn, sowie der Umfahrt um Skagen —,

an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschliesslich der Insel Bornholm,

an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar mit Einschluss der Insel Oeland

1. mit Segelschiffen von weniger als 200 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt,
2. mit Schleppdampfschiffen jeder Grösse, welche nicht dem Güter- oder Reiseverkehr dienen,
3. mit Fahrzeugen jeder Grösse, welche nach ihrer Bauart und Ausrüstung zu selbständiger Seefahrt nicht bestimmt sind, sofern sie in der Schleppfahrt verwendet werden und nicht zur Beförderung von Reisenden dienen.

§ 2.

Kleine Fahrt im Sinne dieser Vorschriften ist die Fahrt: in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite, im Englischen Kanal mit Seeschiffen von weniger als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, soweit diese Fahrt nicht zu der Küstenfahrt (§ 1) gehört.

§ 3.

Grosse Fahrt im Sinne dieser Vorschriften ist diejenige Seeschiffahrt, welche die für die kleine Fahrt räumlich oder hinsichtlich der Schiffsgrösse festgesetzten Grenzen (§ 2) überschreitet.

§ 4.

Die Zulassung als Schiffer auf Küstenfahrt wird bedingt durch die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens 50 monatigen Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischerfahrzeugen.

Die Landesregierungen können bestimmen, dass diese Vorschriften auf Personen nicht Anwendung zu finden haben, welche im Lokalverkehr selbstgewonnene Erzeugnisse oder selbstverfertigte Waaren zu Wasser anfahren, um dieselben zu Markte zu bringen.

§ 5.

— —

Zur Ausübung des Gewerbes als Schiffer auf kleiner Fahrt sind ausserdem die als Steuermann Zugelassenen berechtigt.

§ 6.

Um zur Schifferprüfung für kleine Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60 monatigen Fahrzeit zur See.

§ 15.

Der Schiffer darf auf grosser Fahrt mit Schiffen von 250 Kubikmeter oder mehr Brutto-Raumgehalt nicht ohne einen Steuermann fahren.

§ 57.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

3. Wer vor dem Inkrafttreten dieser Vorschriften als Schiffer auf europäischer Fahrt zugelassen ist, behält die Befugniss als solcher im Sinne des § 11 der Bekanntmachung vom 25. September 1869.*)

10. Bundesrathsbekanntmachung, betreffend die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochsee-Fischereifahrzeugen. Vom 12. März 1885.

Die Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869, erhält hinter § 6 folgenden Zusatz:

§ 6a.

Für die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochsee-Fischereifahrzeugen genügt bis auf Weiteres der Nachweis der im § 6 vorgeschriebenen Fahrzeit (60 monatige Fahrzeit nach Ablauf des 15. Lebensjahres).

11. Bundesrathsbekanntmachung, betreffend Ergänzung der Vorschriften über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869. Vom 2. Dezember 1885.

Der Bundesrath hat beschlossen:

Dem § 12 der Bekanntmachung vom 25. September 1889 die nachstehende Zusatzbestimmung hinzuzufügen:

Diese Vorschrift findet auf Dampfschiffe, welche zu Frachtfahrten ausschliesslich zwischen einem deutschen Rheinhafen und der Themse verwendet werden und zu deren Besatzung ein für das Fahrwasser des Rheins sachverständiger Rheinschiffer gehört, bis auf Weiteres keine Anwendung. (Verbot für den Schiffer auf grosser Fahrt auf Schiffen von 100 Tonnen (à 1000 Kilogramm) und mehr Tragfähigkeit, ohne einen Steuermann zu fahren.)

12. Bundesrathsverordnung, betreffend die Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte. Vom 26. Juli 1891, in Kraft seit dem 1. April 1892.

§ 1.

Die Zulassung als Maschinist auf Seedampfschiffen wird bedingt durch eine Prüfung in den Gegenständen, welche für Maschinisten vierter, dritter, zweiter und erster Klasse in der Anlage bezeichnet sind.

*) Der angezogene § 11 lautet:

Für die Zulassung als Schiffer auf europäischer Fahrt (§ 3: a. wenn die Fahrt nur europäische Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres berührt) mit Segelschiffen unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit und mit Dampfschiffen jeder Grösse genügt

a) die Ablegung der Steuermannsprüfung — — — — — — —

§ 2.

Ein Befähigungszeugniss vierter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Schiffen nachbezeichneter Bestimmung, soweit sie nicht zur Beförderung von Reisenden dienen:

a) von Schleppdampfschiffen und von Fischereidampfschiffen,

b) von anderen Seedampfschiffen auf der Fahrt zwischen Plätzen
der Festlands- und Inselküste von Antwerpen bis Windau — jedoch ausschliesslich der Küstenstrecke nördlich vom Aggerkanal und von Frederikshaven, sowie der Umfahrt um Skagen —,
der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschliesslich der Insel Bornholm, und
der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar, einschliesslich der Insel Oeland.

Ein Befähigungszeugniss dritter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen

a) von Seedampfschiffen, wenn sie nicht zur Beförderung von Reisenden dienen, auf Fahrten
in der Ostsee,
in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und
im Englischen Kanal;

b) von Seedampfschiffen, wenn sie zur Beförderung von Reisenden dienen, innerhalb der im Absatz 1 bezeichneten räumlichen Grenzen.

Ein Befähigungszeugniss zweiter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf Fahrten
zwischen europäischen Häfen, anderen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres, Häfen der westafrikanischen Küste nördlich vom 12. Grad nördlicher Breite und Häfen auf den Kapverdischen und den Kanarischen Inseln, sowie auf Madeira.

Ein Befähigungszeugniss erster Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf der Fahrt in allen Meeren.

Im Sinne dieser Vorschriften dient ein Seedampfschiff zur Beförderung von Reisenden, wenn es ausser seiner Besatzung mehr als 10 Personen an Bord hat. In diese Zahl werden Seeleute und andere Personen, welche als hülfsbedürftig mitgenommen werden, nicht eingerechnet.

§ 7.

Schleppdampfschiffe müssen mindestens einen Maschinisten vierter Klasse, wenn sie aber zur Beförderung von Reisenden dienen, mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.

Seedampfschiffe auf den im § 2 Absatz 1 bezeichneten Fahrten und Fischereidampfschiffe müssen, wenn die Fahrt voraussichtlich nicht mehr als 24 Stunden ununterbrochen andauert, mindestens einen Maschinisten vierter Klasse, sofern sie aber zur Beförderung von Reisenden dienen, einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben. Bei voraussichtlich längerer Fahrtdauer müssen diese Schiffe mindestens noch einen Maschinisten vierter Klasse an Bord haben.

Seedampfschiffe auf den im § 2 Absatz 2 bezeichneten Fahrten müssen einen Maschinisten dritter Klasse und mindestens einen Maschinisten vierter Klasse, wenn

sie aber zur Beförderung von Reisenden dienen, einen Maschinisten zweiter Klasse und mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.

Seedampfschiffe auf den im § 2 Absatz 3 bezeichneten Fahrten müssen einen Maschinisten zweiter Klasse und mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.

Seedampfschiffe auf der im § 2 Absatz 4 bezeichneten Fahrt müssen einen Maschinisten erster Klasse und mindestens einen Maschinisten zweiter Klasse an Bord haben.

13. Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen. Vom 11. Juni 1891.

Auf Grund der Bestimmung im § 31 der Gewerbeordnung in Verbindung mit art. 54 der Verfassung des Deutschen Reichs hat der Bundesrath Nachstehendes beschlossen:

Wer die Zulassung als Seeschiffer oder als Seesteuermann nachsucht, hat vom 1. Januar 1893 ab gleichzeitig mit dem Nachweis der vorgeschriebenen Fahrzeit den Nachweis zu erbringen, dass er nicht farbenblind ist.

Der Nachweis ist durch eine Bescheinigung der von den Landesregierungen errichteten Untersuchungsstellen zu führen.

Die Grundsätze, nach denen bei der Untersuchung zu verfahren ist, werden durch den Reichskanzler festgestellt.

(Ist geschehen durch Bekanntmachung vom 11. Juni 1891 im „Centralblatt f. d. Deutsche Reich", 1891, No. 25 S. 156 f.)

B. Einige ausländische Gesetze und Verordnungen.

1. Englische Gesetze.

a) Kauffahrteischifffahrtsgesetz vom 10. August 1854. (17. und 18. Victor.)

Theil III.

Kapitäne und Seeleute.

sect. 267.

Alle Vergehen gegen Eigenthum oder Personen, die in oder an einem Orte zu Lande oder zu Wasser ausserhalb des Gebietes Ihrer Majestät von irgend einem Kapitän, Seemann oder Lehrling (Schiffsjungen) begangen werden, welcher zur Zeit, wo das Vergehen begangen ist, auf einem britischen Schiffe ist oder innerhalb drei Monaten vorher auf einem solchen in Dienst war, sollen als Vergehen von beziehungsweise derselben Beschaffenheit betrachtet und beziehungsweise mit denselben Strafen belegt und auf dieselbe Weise von denselben Gerichtshöfen und an denselben Orten untersucht, abgehört, verhandelt, entschieden und abgeurtheilt werden, als wären sie innerhalb der Gerichtsbarkeit der Admiralität von England begangen worden. Hinsichtlich der Kosten und Ausgaben für die Verfolgung eines solchen Vergehens kann verfügt werden, dass sie wie die Kosten und Ausgaben für

die Verfolgung der Vergehen, die innerhalb der Gerichtsbarkeit der Admiralität von England begangen sind, zu zahlen seien.

sect. 282.

Jeder Kapitän eines Schiffes, für welches ein amtliches Tagebuch hiernach (sect. 280) erforderlich ist, soll darin Folgendes eintragen oder eintragen lassen:

13) eine jede Kollision mit einem anderen Schiffe und die Umstände, unter welchen sie eintrat.

Theil VIII.

Schiffbrüche, Seeunfälle und Bergung.

sect. 432.

In einem der folgenden Fälle, nämlich:

wenn ein Schiff an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreiches untergegangen, verlassen oder wesentlich beschädigt ist;

wenn ein Schiff den Untergang oder schwere Havarie eines anderen an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreiches verursacht hat;

wenn in Folge eines einem Schiffe zustossenden oder an Bord eines Schiffes an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreiches sich ereignenden Unglücksfalles Verlust von Menschenleben stattgefunden hat;

wenn ein solcher Untergang, Verlassung, Beschädigung oder Seeunfall irgendwo anders eintritt und kompetente Zeugen davon an einem Orte des Vereinigten Königreiches ankommen oder angetroffen werden:

soll der beaufsichtigende Offizier der Küstenwache oder der erste Zollbeamte, welcher an oder nahe dem Orte wohnt, wo solcher Untergang, Verlassung, Beschädigung oder Unglücksfall eintrat, wenn es an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreiches geschah, oder aber, wenn es anderswo geschah, der, welcher an oder nahe dem Orte wohnt, wo die vorerwähnten Zeugen ankommen oder getroffen werden oder in geeigneter Weise vernommen werden können, oder irgend eine andere zu dem Zwecke von dem Handelsamte ernannte Person gesetzlich befugt sein, eine Untersuchung in Betreff solchen Unterganges, Verlassung, Schadens oder Unfalls anzustellen.

Der Betreffende soll zu dem Ende alle diejenigen Befugnisse haben, welche durch den ersten Theil dieses Gesetzes den von der genannten Behörde ernannten Inspektoren ertheilt sind.

Anmerkung:

[Nach sect. 14, 15 und 16 berichtet der Inspektor über Art und Ursachen der Seeunfälle, über Beobachtung der Bestimmungen dieses Gesetzes und seiner Regulativen und über den Zustand von Rumpf und Maschine der Dampfschiffe, und hat die Befugniss: der Besichtigung an Bord, der Prüfung daselbst, der Ladung und Abhörung von Zeugen, der Einsichtnahme in Urkunden und Bücher, der Abnahme von Eiden, endlich der Arretirung Widerspenstiger.]

sect. 433.

Wenn der genannte Beamte oder die betreffende Person nach vorläufiger Untersuchung oder ohne solche dafür hält, dass eine förmliche Untersuchung er-

forderlich und angemessen ist, oder wenn das Handelsamt es verfügt, so soll er sich an zwei Richter oder eine besoldete Magistratsperson wegen Vernehmung des Falles wenden.

Solche Richter oder Magistratspersonen sollen mit Vernehmung und Verhandlung des Falles vorgehen und zu dem Ende, soviel die Berufung von Parteien, Ladung der Zeugen und die Vorschriften für das Verfahren angeht, dieselben Befugnisse haben, als wenn es ein Verfahren wäre, welches sich auf ein Vergehen oder auf eine Beschwerdeführung bezieht, bezüglich welcher er oder sie die Befugniss haben, Beweis und Entscheidung summarisch zu führen, oder als wenn es ein diesem Verfahren, soweit es die Umstände nur erlauben, ähnliches wäre.

Es soll die Pflicht des genannten Offiziers resp. Person sein, die Behandlung des Falles zu überwachen und den genannten Richtern oder Magistratspersonen den in seiner Macht stehenden Beistand zu leisten.

Nach Schluss des Verfahrens sollen die genannten Richter oder Magistratspersonen dem Handelsamte einen Bericht einsenden, welcher eine vollständige Angabe des Falles und ihrer oder seiner Meinung darüber enthält, unter Beifügung derjenigen Berichte oder Auszüge aus dem Belege (Protokoll) und der etwaigen Bemerkungen, welche er oder sie für geeignet halten.

sect. 437.

Wenn eine solche Untersuchung in Schottland abgehalten werden soll, so kann das Handelsamt, wenn es dies für geeignet hält, dieselbe dem Lordadvokat zur Verfolgung in der Weise, wie er es verfügt, überweisen.

sect. 438.

Die obgenannten Richter oder die Magistratsperson oder in Schottland die Person oder Personen, welche von dem Lordadvokat mit Führung der Untersuchung beauftragt sind, können, wenn er resp. sie es für angemessen halten, von einem Kapitän oder Steuermann, der ein Fähigkeits- oder Dienstzeugniss besitzt und dessen Verhalten in Frage gezogen wird oder ihm oder ihnen in Frage gezogen werden zu sollen scheint, verlangen, dass er ihm resp. ihnen solches Zeugniss ausliefere. Er oder sie sollen darauf dieses ihnen eingelieferte Zeugniss bis zum Schlusse der Untersuchung behalten und dasselbe sodann entweder dem Kapitän oder Steuermann zurückgeben oder, wenn ihr Bericht der Art ist, dass danach das Handelsamt das Zeugniss auf Grund der ihm durch den dritten Theil dieses Gesetzes*)

*) sect. 242 bestimmt:

Das Handelsamt kann das Befähigungszeugniss eines Kapitäns oder Steuermanns in folgenden Fällen suspendiren oder entziehen:

2. wenn nach Führung einer Untersuchung nach Maassgabe der im achten Theil dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen oder einer Untersuchung, die durch einen in nachstehend bestimmter Form konstruirten Seegerichtshof geführt ist, berichtet wird, dass der Untergang oder die Abandonnirung oder ernsthafte Beschädigung eines Schiffes oder Verlust von Leben durch eine rechtswidrige Handlung oder Unterlassung seinerseits veranlasst ist;

4. wenn nachgewiesen wird, dass er irgend eines Vergehens überführt worden ist.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Das Handelsamt kann zu irgend einer späteren Zeit einer Person, deren Zeugniss kassirt worden ist, ein neues für denselben oder einen niedrigeren Grad ausstellen.

ertheilten Befugnisse entziehen oder suspendiren kann, dasselbe dem Handelsamte zustellen, damit dieses mit demselben auf die ihm angemessen scheinende Weise verfahre.

Wenn ein Kapitän oder Steuermann sein Zeugniss auf das an ihn gestellte Verlangen nicht ausliefert, so soll er um eine 50 Pfund nicht übersteigende Summe gestraft werden.

b) Kauffahrteischifffahrts-Ergänzungsgesetz vom 29. Juli 1862. (25. und 26. Vict. c. 63.)

sect. 13.

Folgende Schiffe, nämlich:

1. Registrirte, ausschliesslich zur Fischerei an den Küsten der vereinigten Königreiche verwendete Seeschiffe,
2. Seeschiffe, welche einem der drei allgemeinen Leuchtfeuer-Aemter gehören,
3. Seeschiffe, welche Vergnügungsyachten (Lustyachten) sind,

sollen dem ganzen dritten Theil des Hauptgesetzes (von 1854, enthaltend die Seemannsordnung) unterworfen sein, ausgenommen sect.: 280, 281, 282

sect. 23.

Ausschliessliche Befugniss des mit der Sache befassten Gerichtes zur Kassirung des Befähigungszeugnisses.

Folgende Regeln sollen bezüglich der Entziehung und zeitweisen Ausserkraftsetzung der Befähigungszeugnisse beobachtet werden, nämlich:

1. Die durch die sect. 242 des Hauptgesetzes (von 1854) dem Handelsamte übertragene Befugniss zur Kassirung oder Suspendirung der Befähigungszeugnisse soll mit Ausnahme des in § 4 der genannten Sektion vorgesehenen Falles auf das örtliche Seeamt, die Magistrate, das Marinegericht, das Admiralitätsgericht oder das andere Gericht oder Tribunal, von welchem der Fall untersucht oder verhört wird, übergehen und von ihnen ausgeübt werden, und soll in Zukunft nicht auf das Handelsamt übergehen, oder von demselben ausgeübt werden.
2. Diese Befugniss soll sich auf Kassirung oder Suspendirung der Zeugnisse der Maschinisten in derselben Weise erstrecken, als wenn „ein patentirter Maschinist" oder „patentirte Maschinisten" in jener Sektion durchweg hinter „dem Schiffer" oder „den Schiffern" eingeschaltet wäre.
3. Jedes derartige Amt, Gericht oder Tribunal soll bei Schluss der Sache (Verhandlung) oder so bald als möglich später in öffentlicher Sitzung die Entscheidung verkünden, zu welcher es hinsichtlich der Kassirung oder Suspendirung der Befähigungszeugnisse gelangt ist, und soll in jedem Falle einen eingehenden Bericht über die Sache mit dem Beweismaterial dem Handelsamte einsenden, und soll ferner, wenn es die Kassirung oder Suspendirung eines Certifikates beschliesst, dieses Zeugniss dem Handelsamte mit dem Berichte zugängig machen.
4. Es soll dem Handelsamte kraft Gesetzes zustehen, wenn nach seiner Ansicht die Gerechtigkeit des Falles dies erheischt, ein kassirtes oder sus-

pendirtes Befähigungszeugniss von Neuem auszustellen oder zurückzugeben oder die Zeit der Entziehung (Suspension) abzukürzen oder ein neues Befähigungszeugniss desselben oder eines unteren (niederen) Grades an Stelle eines kassirten oder suspendirten Zeugnisses zu verleihen.

5. Die sect. 434 und 437 des Hauptgesetzes (von 1854, enthaltend Seeunfallsgesetz) sollen so gelesen werden, als wenn anstatt des Wortes „seemännisch“ die Worte „seemännisch oder maschinenkundig“ gesetzt wären, und als wenn anstatt des Wortes „Person“ und „Beisitzer“ entsprechend die Worte „Person oder Personen“ und „der Beisitzer oder die Beisitzer“ gesetzt wären.

6. Kein Befähigungszeugniss soll in Gemässheit dieser Sektion kassirt oder suspendirt werden, wenn nicht eine Abschrift des Berichtes oder eine Darstellung der Sache, wegen deren eine Untersuchung angeordnet ist, dem Zeugnissinhaber vor Eröffnung der Untersuchung zugestellt ist, oder, falls die Untersuchung von Richtern (Rechtsbeamten) oder einer besoldeten Magistratsperson geführt wird, wenn nicht mindestens ein Beisitzer seine Uebereinstimmung in dem Berichte ausdrückt.

sect. 24.

Auslieferung des Befähigungszeugnisses.
(Geändert 1879, Seeunfallsgesetz sect. 4.)

Jeder Schiffer oder Steuermann oder Maschinist, dessen Befähigungszeugniss in Gemässheit dieses Gesetzes kassirt oder suspendirt ist oder werden soll, muss auf Verlangen des Amtes, Gerichtes oder Tribunals, von welchem der Fall untersucht oder verhört wird, sein Zeugniss demselben herausgeben, oder muss, wenn es von dem Amte, Gerichte oder Tribunal nicht verlangt wird, es auf Verlangen dem Handelsamte, oder wie dieses sonst verfügt, übergeben, und soll im Ungehorsamsfalle für jede Zuwiderhandlung eine Strafe bis zu 50 Pfund Sterling sich zuziehen.

sect. 27.

Pflicht der Rheder und Schiffer, die Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen zu befolgen.

Alle Rheder und Schiffer sollen verpflichtet sein, von allen obgenannten Vorschriften (sc. zur Verhütung von Kollisionen) Kenntniss sich zu verschaffen und sollen, so lange dieselben in Kraft bleiben, verpflichtet sein, dieselben zu befolgen und keine anderen Lichter zu führen und zu zeigen und keine anderen Nebelsignale zu geben, als diejenigen, welche von den genannten Vorschriften verlangt werden. Und im Falle vorsätzlicher Vernachlässigung soll der Führer oder Rheder des Schiffes, wenn er als schuldig erscheint, für jeden Fall, in welchem diese Vorschriften verletzt sind, eines Vergehens für schuldig erachtet werden.

sect. 30.

Besichtigung zwecks Durchsetzung der Vorschriften.

Folgende Schritte sollen behufs Erzwingung der Befolgung der genannten Vorschriften gethan werden, nämlich:

1. Die nach Maassgabe des dritten Theiles des Hauptgesetzes (von 1854) ernannten Besichtiger oder diejenigen anderen Personen, welche das Handelsamt zu diesem Behufe ernennt, können jedes Schiff zu dem Zwecke besichtigen, um zu sehen, ob diese Schiffe mit Lichtern und mit den Mitteln zum Hervorbringen von Nebelsignalen in Gemässheit der genannten Vorschriften gehörig versehen sind, und sollen zu dem Ende die den Aufsehern von der sect. 14 des Hauptgesetzes (von 1854) gegebenen Vollmachten haben.
2. Wenn irgend ein solcher Besichtiger oder eine solche Person findet, dass irgend ein Schiff nicht derart ausgerüstet ist, so soll er dem Schiffer oder Rheder schriftliche Mittheilung machen, indem er den Mangel und fernerhin das betont, was nach seiner Ansicht zur Beseitigung desselben nothwendig ist.
3. Jede dergestalt gemachte Mittheilung soll in der Weise übermittelt werden, wie das Handelsamt es dem oder den Zollbeamten des Hafens oder der Häfen vorschreibt, aus welchen jenes Schiff ausklariren will, oder in welchem sein Schiffspass beschafft werden muss; und kein Einnehmer, welchem eine solche Mittheilug gemacht ist, soll ohne ein von einem der genannten Besichtiger oder anderen vom Handelsamt, wie obgesagt, angestellten Personen zu dem Zwecke und mit der Wirkung, dass das genannte Schiff mit Lichtern und den Mitteln zur Hervorbringung von Nebelsignalen in Gemässheit der genannten Vorschriften gehörig ausgerüstet ist, unterzeichnetes Zeugniss ein solches Schiff ausklariren oder ihm den Schiffspass ertheilen oder erlauben, in See zu gehen.

c) Kauffahrteischifffahrts-Gesetz vom 5. August 1873. (36. und 37. Vict. c. 85.)

sect. 16.

Pflichten der Schiffer in Kollisionsfällen.

In jedem Falle eines Zusammenstosses zwischen zwei Schiffen soll es die Pflicht des Schiffers oder des Wachhabenden jedes Schiffes sein, wenn und soweit er es ohne Gefahr für sein eigenes Schiff, seine Mannschaft und etwaige Passagiere, thun kann, so lange neben dem anderen Schiffe zu halten, bis er sich vergewissert hat, dass dasselbe ferneren Beistandes nicht bedarf, und dem anderen Schiffe, dessen Mannschaft und etwaigen Reisenden allen thunlichen und zum Zwecke der Rettung aus jeder durch den Zusammenstoss verursachten Gefahr nothwendigen Beistand zu leisten;

und ferner dem Schiffer oder Wachhabenden des anderen Schiffes den Namen des eigenen Schiffes und dessen Registerhafens oder des Heimathshafens oder -Ortes und desgleichen die Namen der Abfahrts- und Bestimmungshäfen und -Plätze anzugeben.

Wenn er dies zu thun unterlässt, und kein vernünftiger (stichhaltiger) Grund für diese Unterlassung dargethan wird, so soll der Zusammenstoss in Ermangelung vorbehaltlich) des Gegenbeweises als durch seine rechtswidrige Handlung, Unterlassung oder Fehler verursacht angesehen werden.

Jeder Schiffer oder Wachhabende eines britischen Schiffes, welcher es ohne vernünftigen (haltbaren) Grund unterlässt, den vorgenannten Beistand zu leisten oder die besagte Mittheilung zu machen, soll eines Vergehens schuldig erachtet werden; und, wenn er ein patentirter Offizier ist, so kann eine Untersuchung über sein Verhalten abgehalten und sein Befähigungszeugniss (gänzlich widerrufen) aufgehoben oder zeitweise ausser Kraft gesetzt werden.

sect. 22.

Verpflichtung zur Anzeige eines befürchteten Schiffsunterganges.

Wenn der Korrespondentrheder oder, wenn kein Korrespondentrheder da ist, der Geschäftsführer (Besteder) eines britischen Schiffes wegen des Ausfalls der Ankunft des Schiffes oder wegen anderer Umstände Grund hat, zu befürchten, dass das Schiff gänzlich verloren gegangen ist, so soll er so bald als thunlich dem Handelsamte schriftliche Anzeige von dem Verluste und dem muthmaasslichen Anlasse desselben machen, indem er den Namen des Schiffes, die etwaige amtliche Nummer und den Heimathshafen angiebt; und wenn er dies innerhalb angemessener Zeit zu thun unterlässt, so soll er in eine Strafe bis zu 50 Pfund Sterling verfallen.

sect. 32.

Die sect. 16 und folgende sollen erst am 1. November 1873 in Kraft treten.

d) Kauffahrteischifffahrtsgesetz vom 15. August 1876 (s. g. Plimsoll-Acte). (39 und 40 Vict. c. 80).

Berufung gegen die Verweigerung gewisser Schiffszeugnisse.

sect. 14.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — In Erwägung, dass in sect. 30 des Kauffahrteischifffahrtsergänzungsgesetzes von 1862 Vorschriften zur Verhinderung des Auslaufens eines Schiffes in See in gewissen Fällen ohne Zeugniss seitens eines Besichtigers oder einer vom Handelsamte zu dem Zwecke ernannten Person, damit das Schiff mit Lichtern und mit den Mitteln, um Nebelsignale zu machen, gehörig versehen sei, getroffen sind,

und in Erwägung, dass es förderlich ist, in den genannten Fällen die nachbenannte Berufung zu gewähren:

wird hiermit bestimmt, was folgt:

Wenn ein Rheder sich beschwert fühlt

— — — — — — — — — — — — — — — — —

3. durch die Versagung eines Zeugnisses über Lichter und Nebelsignale nach Maassgabe der obgenannten Verordnung,

so kann der Rheder in der vorgeschriebenen Weise bei der Besichtigungsbehörde desjenigen Hafens oder Bezirkes, wo das Schiff zur Zeit sich befindet, Berufung einlegen.

Auf diese Berufung hin soll der Richter der Besichtigungsbehörde an das Handelsamt über die durch die Berufung erhobene Frage Bericht erstatten, und das

Handelsamt kann, wenn ihm zur Genüge nachgewiesen ist, dass die Anforderungen des Berichtes und die anderen Bestimmungen der genannten Verordnungen erfüllt sind,

— — — — — — — — — — — — — — — —

3. im Fall der Versagung eines Zeugnisses über Lichter und Nebelsignale einen Besichtiger oder eine andere von ihm ernannte Person anweisen, ein Zeugniss nach Maassgabe der sect. 30 des Kauffahrteischifffahrtsergänzungsgesetzes von 1862 zu ertheilen.

Untersuchungen der Schiffsunfälle.

sect. 29.

Um die Untersuchungen der Schiffsunfälle zu beschleunigen und wirksamer zu gestalten, soll der Lord-Oberkanzler von Grossbritannien das Recht haben, von Zeit zu Zeit eine oder einige geeignete Personen zum Strandkommissar oder zu Strandkommissaren für die vereinigten Königreiche zu ernennen, dergestalt, dass es nicht mehr als drei solcher Kommissare gleichzeitig geben soll, und jeden derartigen Strandkommissar abzusetzen.

Und falls die Ernennung eines Strandkommissars in Irland sich vernothwendigt, so soll dem Lordkanzler von Irland die Ernennung und die Befugniss zur Absetzung solchen Strandkommissars zustehen.

Es soll die Pflicht des Strandkommissars sein, auf Ersuchen des Handelsamtes eine förmliche Untersuchung über den Verlust, das Verlassen, den Schaden oder Unfall (in diesem Gesetze Schiffsunfall genannt) nach Maassgabe des 8. Theils des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1854 abzuhalten, und zu diesem Behufe soll er dieselbe Jurisdiktion und dieselben Befugnisse haben, wie sie dort den zwei Richtern übertragen sind, und alle Bestimmungen der Kauffahrteischifffahrtsgesetze von 1854 bis 1876 bezüglich der nach Maassgabe des 8. Theiles des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1854 geführten Untersuchungen sollen auf die von dem Strandkommissar abgehaltenen Untersuchungen Anwendung finden.

Anmerkung:

Sect. 30 bestimmt, dass die Untersuchungsbehörde einen oder mehrere Beisitzer, welche Sachverständige in der Nautik, Maschinenkunde oder einer anderen Spezialwissenschaft sein müssen, aus der vom Staatssekretär aufgestellten Liste zuziehen soll.

Wird in der förmlichen Untersuchung eine Beschuldigung gegen irgend eine Person erhoben, so soll ihr die Gelegenheit zur Vertheidigung gegeben werden.

c) Schiffsunfallsuntersuchungs-Gesetz vom 15. August 1879. (42 und 43 Vict. c. 72.)

Sect. 2 bestimmt, dass, wenn eine Untersuchung über das Verhalten eines Schiffers, Steuermanns oder Maschinisten oder über einen Schiffsunfall geführt ist, das Handelsamt, falls neue und wichtige Beweise, welche bei der Untersuchung nicht beigebracht werden konnten, entdeckt sind, oder falls das Handelsamt aus einem anderen Grunde der Ansicht ist, dass Grund zur Annahme eines Justizfehlgriffes vorliegt, anordnen soll, in jedem anderen Falle anordnen kann, dass die Sache von Neuem verhandelt wird, und zwar entweder vor derselben oder einer anderen näher aufgeführten Behörde.

sect. 4.

Einem Schiffer, Steuermann oder Maschinisten soll nicht auferlegt werden, sein Befähigungszeugniss nach Maassgabe der sect. 438 des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1854 oder der sect. 24 des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1862 auszuliefern, ausgenommen, wenn das Zeugniss zeitweilig oder endgültig entzogen ist; und die Worte „oder werden soll" in der letzteren dieser Sectionen sind hiermit aufgehoben.

2. Französische Gesetze.

Gesetz über die Seeunfälle und Zusammenstösse von Schiffen auf See vom 10. März 1891.

Kap. I.

Von Vergehen und Strafen.

Art. 1.

Jeder Kapitän, Schiffsführer, Patron oder Wachhabender, welcher sich eines Bruches der durch die in Kraft befindlichen Dekrete über die bei Nacht anzuzündenden Lichter und die bei Nebel abzugebenden Signale vorgeschriebenen Regeln schuldig macht, wird mit einer Geldbusse von 10 bis 300 Francs **und** mit Haft von 3 Tagen bis zu einem Monate **oder** lediglich mit einer dieser beiden Strafen bestraft.

Art. 2.

Wenn die im vorhergehenden Artikel vorgesehene Uebertretung oder irgend eine andere Uebertretung der über den einzuschlagenden Kurs oder die auszuführenden Mannöver im Falle des Begegnens von Schiffen vorgeschriebenen Regeln einen Zusammenstoss zur Folge hat, so kann die Geldbusse auf 500 Francs und die Freiheitsstrafe auf 3 Monate erhöht werden.

Wenn der Zusammenstoss den Verlust oder das Verlassen eines der zusammengestossenen Schiffe zur Folge hat, oder wenn er entweder Verwundungen oder den Tod einer oder mehrerer Personen nach sich zieht, so wird der Schuldige mit einer Geldbusse von 50 bis zu 1000 Francs und einer Freiheitsstrafe von 15 Tagen bis zu 6 Monaten bestraft. Die Entziehung der Befugniss zur Schiffsführung kann ausserdem für höchstens 3 Jahre ausgesprochen werden.

Art. 3.

Jeder Mann der Besatzung, welcher sich eines Mangels an Wachsamkeit oder irgend eines anderen Verstosses gegen die Dienstobliegenheiten, der einen Zusammenstoss oder Schiffbruch zur Folge hat, schuldig macht, wird mit einer Geldbusse von 60 bis 100 Francs und mit einer Freiheitsstrafe von 10 Tagen bis zu 4 Monaten oder lediglich mit einer dieser beiden Strafen bestraft.

Art. 4.

Nach einem Zusammenstoss ist der Kapitän, Schiffsführer oder Patron eines jeden der zusammengestossenen Schiffe verpflichtet, soweit er dies ohne Gefahr für sein Schiff, seine Mannschaft und seine Passagiere thun kann, alle Mittel, über welche er verfügt, anzuwenden, um das andere Schiff, seine Besatzung und seine Passagiere aus der durch den Zusammenstoss geschaffenen Gefahr zu retten. Ab-

gesehen vom Falle höherer Gewalt, darf er sich vom Unfallsorte nicht entfernen, bevor er sich darüber vergewissert hat, dass ein längerer Beistand für jene nutzlos ist, und, wenn jenes Schiff gesunken ist, bevor er alle Anstrengungen gemacht hat, um die Schiffbrüchigen aufzunehmen.

Jeder Kapitän, Schiffsführer oder Patron, welcher die vorstehenden Vorschriften übertritt, wird mit einer Geldbusse von 200 bis 3000 Francs, mit einer Freiheitsstrafe von 1 Monat bis zu 1 Jahr und mit der zeitweisen oder dauernden Entziehung der Befugniss zur Schiffsführung bestraft.

Die Freiheitsstrafe kann bis auf 2 Jahre erhöht werden, wenn eine oder mehrere Personen beim Schiffbruche umgekommen sind.

Art. 5.

Nach einem Zusammenstosse ist der Kapitän, Schiffsführer oder Patron eines jeden der zusammengestossenen Schiffe verpflichtet, wenn er es ohne Gefahr für sein Schiff, seine Besatzung und seine Passagiere kann, dem Kapitän des anderen Schiffes die Namen seines eigenen Schiffes und des Heimaths-, Abfahrts- und Bestimmungshafens desselben bei Strafe einer Geldbusse von 50 bis 500 Francs und einer Freiheitsstrafe von 6 Tagen bis zu 3 Monaten kund zu geben.

Art. 6.

Jeder Kapitän, Schiffsführer oder Patron, welcher schuldig ist, durch Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit das Schiff, mit dessen Führung er betraut war, verloren zu haben, wird mit zeitweiser oder dauernder Entziehung der Befugniss zur Schiffsführung bestraft.

Art. 7.

Eine Verordnung der öffentlichen Verwaltung wird die Rettungsmittel festsetzen, mit welchen die zur Beförderung von Reisenden dienenden Schiffe nach Maassgabe ihres Tonnengehaltes und der Natur ihrer Reisen versehen sein müssen.

Jeder Kapitän, welcher in See sticht, ohne mit diesen Rettungsmitteln versehen zu sein, oder welcher sie nicht in brauchbarem Zustande unterhält oder sie im Bedarfsfalle nicht durch neue ersetzt, wird mit einer Geldbusse von 50 bis 1500 Francs bestraft.

Art. 8.

Jeder Rheder, welcher sein Schiff mit den Mitteln der Einrichtung und Unterhaltung der vorschriftsmässigen Lichter und der Abgabe der vorschriftsmässigen Nebelsignale nicht versehen hat, wird mit einer Geldbusse von 100 bis 200 Francs bestraft.

Falls sein Schiff der Beförderung von Reisenden dient, wird der Rheder, wenn er es mit den durch die Verordnung der öffentlichen Verwaltung festgesetzten Rettungsmitteln nicht versehen hat, mit einer Geldstrafe von 100 bis 3000 Francs bestraft.

Diese Strafen werden unabhängig von denjenigen verhängt, welche die Kapitäne, Schiffsführer oder Patrone in Gemässheit der vorhergehenden Artikel zu erleiden haben.

Jedoch ist der Rheder von jeder strafrechtlichen Haftung befreit, wenn er durch die im Artikel 225 des Handelsgesetzbuches vorgeschriebene Untersuchungs-

kommission hat feststellen lassen, dass sein Schiff mit allen durch die Verordnungen geforderten Vorrichtungen versehen ist.

Art. 9.

Der Artikel 463 des Strafgesetzbuches findet auf die von diesem Gesetze betroffenen Fälle Anwendung.

Kap. II.

Von der Zuständigkeit und dem Verfahren.

Art. 10.

Die Aburtheilung der durch dieses Gesetz betroffenen Vergehen ist der Gerichtsbarkeit der durch das Disziplinar- und Strafgesetz der Kauffahrteiflotte vom 24. März 1852 eingesetzten Seehandelsgerichte überwiesen.

In den im Art. 1 vorgesehenen Fällen ist nach keiner Richtung hin den Bestimmungen jenes Gesetzes über die Zusammensetzung dieser Gerichte und den Ort ihres Zusammentritts Abbruch gethan.

Art. 11.

In den Fällen, welche in den Artikeln 2 bis 8 vorgesehen sind, tritt das Gericht stets in einem derjenigen Häfen Frankreichs zusammen, welche die Hauptplätze eines Seebezirks oder Seeunterbezirks sind.

Die fünf Mitglieder, welche es bilden, sind:

ein Schiffs- oder Fregattenkapitän als Vorsitzender,
ein Richter des Handelsgerichts als Richter,
ein Schiffslieutenant als Richter,
zwei Kapitäne auf langer Fahrt als Richter.

Der Schiffs- oder Fregattenkapitän und der Schiffslieutenant werden vom Seepräfekten des Bezirkes ernannt.

Der Richter des Handelsgerichts und die Kapitäne auf langer Fahrt werden vom Vorsitzenden des Handelsgerichtes am Platze oder in Ermangelung eines Handelsgerichts an diesen Plätzen von demjenigen des nächsten Handelsgerichts ernannt.

Art. 12.

Wenn der Kapitän eines Kauffahrteischiffes, welcher von dem in Gemässheit des Artikels 11 zusammengesetzten Gerichte belangt ist, ein zum Seeoffizierkorps gehöriger Offizier ist, so werden die als Richter fungirenden Kapitäne auf langer Fahrt durch zwei Offiziere desselben Ranges wie der Angeschuldigte, welche von dem Seepräfekten des Bezirkes ernannt sind, ersetzt.

Art. 13.

So oft das Seehandelsgericht in Gemässheit des Artikels 11 zusammengesetzt ist, wird ein aus den aktiven oder pensionirten Marineoffizieren genommener und vom Minister ernannter Anklagekommissar mit der Untersuchung (Prozesseinleitung) betraut und versieht vor dem Gerichte das Amt der Staatsanwaltschaft.

Ein Offizier oder ein Angestellter der Marineverwaltung, welcher von dem Seepräfekten des Bezirkes ernannt ist, nimmt die Geschäfte eines Protokollführes wahr.

Art. 14.

Die Kommandanten der Staatsschiffe, die Konsuln und Beamten der Einschreibung in die Staatsdienstrolle sind berechtigt, die in den Artikeln 1, 7 und 8 dieses Gesetzes vorgesehenen Vergehen untersuchen und feststellen zu lassen, die diesbezüglichen Beschwerden der Kapitäne, der Mannschaften und der Passagiere der Kauffahrteischiffe sowie die Protokolle der mit der Untersuchung dieser Schiffe betrauten Sachverständigen entgegen zu nehmen, endlich in Gemässheit der Vorschriften des Artikel 10 und folgende des Disziplinar- und Strafgesetzbuches für die Kauffahrteiflotte vom 24. März 1852 die Seehandelsgerichte zu versammeln, welche über die Verletzungen des Artikel 1 des gegenwärtigen Gesetzes zu erkennen haben.

Art. 15.

In den anderen, als den in dem Artikel 1 dieses Gesetzes vorgesehenen Fällen, schreiten die Kommandanten der Staatsschiffe, die Konsuln und die Beamten der Einschreibung in die Seedienstrolle zu einer Zeugenvernehmung (Untersuchung) und übersenden die Ergebnisse mit den Protokollen, Beschwerden und Berichten (Verklarungen), welche als Grund für die Untersuchung gedient haben, dem Marineminister.

Wenn die in einem der Artikel 7 und 8 vorgesehene Uebertretung in einem Hafen Frankreichs festgestellt ist, so übersendet die Seebehörde dieses Hafens gleichfalls die Aktenstücke und die Ergebnisse der Untersuchung (Zeugenverhör) dem Marineminister.

Wenn in Folge der Ergebnisse der Untersuchung der Minister entscheidet, dass das beschriebene Vergehen dem in Gemässheit des Artikels 11 zusammengesetzten Seehandelsgerichte übertragen werden muss, so ordnet er die Bildung dieses Gerichtes am Hauptplatze des Seebezirks oder Unterseebezirks an, wo ihm die Führung der Untersuchung und die **Findung des Rechtes am leichtesten** zu sein scheint.

Gleichzeitig lässt er die Untersuchungsakten an den von ihm ernannten Anklagekommissar gelangen.

Art. 16.

Der Anklagekommissar leitet den Prozess ein (führt die Voruntersuchung). Sobald die Voruntersuchung beendet ist, sendet er die Aktenstücke an den Vorsitzenden des Gerichtes, welcher Tag und Stunde der Gerichtssitzung festsetzt, nachdem er zuvor den Seepräfekten oder den Chef der Marineverwaltung des Hafens davon in Kenntniss gesetzt hat.

Art. 17.

Die Urtheile werden mit Stimmenmehrheit gefällt.

Die Frage der Anwendbarkeit des Artikels 463 des Strafgesetzbuches muss stets aufgeworfen werden.

Art. 18.

Die Urtheile der in Gemässheit des Artikel 11 dieses Gesetzes gebildeten Seehandelsgerichte können Gegenstand eines Rechtsmittels vor einem der permanenten durch Artikel 47 der Militärprozessordnung für das Seeheer vom 4. Juni 1858 eingesetzten Revisionsgerichte sein.

Die Fristen, die Form dieser Rechtsmittel und das Verfahren vor diesen Gerichten sind die in dem genannten Gesetze angegebenen. Das Rechtsmittel wird bei dem Revisionsgerichte des Seebezirkes, in dessen Sprengel das Urtheil gefällt worden ist, angebracht.

Art. 19.

In allen Fällen, wo eine Verurtheilung zu einer Freiheitsstrafe in Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes ausgesprochen ist und von dem Augenblick an, in welchem sie rechtskräftig geworden ist, übersendet der Anklagekommissar beim Seehandelsgericht oder der Kommissar der Republik (Staatsanwalt) beim Revisionsgericht den Verurtheilten ohne Verzug mit einer Ausfertigung des Urtheils an den zuständigen Staatsanwalt, welcher das Urtheil vollstrecken lässt.

Die Strafe der Entziehung der Befugniss zur Schiffsführung wird von dem Seepräfekten oder dem Chef der Marineverwaltung je nach Lage des Falles auf Ersuchen der Staatsanwaltschaft vollstreckt.

Die Eintreibung der Geldbussen wird in der gewöhnlichen Form durch die Angestellten des Finanzdepartements auf Ersuchen der Staatsanwaltschaft besorgt.

Art. 20.

Alle aus den in Gemässheit dieses Gesetzes ausgesprochenen Geldbussen herrührenden Summen fliessen in die Marine-Invalidenkasse.

Art. 21.

Die mit den in diesem Gesetze vorgesehenen Vergehen befassten Gerichtsbehörden erkennen nicht über die Civilklage.

Art. 22.

Die Kommandanten, die Offiziere und Matrosen der Staatsschiffe bleiben wegen aller auf Schiffskollisionen bezüglichen Handlungen den in der Militärprozessordnung für das Seeheer vom 4. Juni 1858 eingeführten Regeln und Behörden unterworfen, ohne dass im Falle eines Zusammenstosses zwischen einem Staatsschiff und einem Kauffahrteischiffe die zu diesem letzteren Schiffe gehörigen Angeschuldigten aus Gründen der Konnexität vor ein Kriegsgericht verwiesen werden können.

Art. 23.

Die Vorschriften der Verordnung vom 24. März 1852, insbesondere diejenigen über das Verfahren, die Abhaltung (Dauer) der Sitzung, die Form der Urtheile und die Vollstreckung derselben finden insoweit Anwendung, als sie dem gegenwärtigen Gesetze nicht widersprechen.

Dieses Gesetz, welches vom Senate und von der Abgeordnetenkammer berathen und angenommen ist, soll als Staatsgesetz zur Ausführung kommen.

3. Schwedisches Seegesetz.

Schwedisches Seegesetz vom 12. Juni 1891.

Zwölftes Kapitel.

Von Dienstvergehen (Verbrechen) des Schiffers und der Mannschaft.

§ 294.

Lässt der Schiffer etwas von dem ausser Acht, was ihm gemäss § 223 nach einem Zusammenstosse zu beachten obliegt, so wird er mit einer Geldstrafe von

mindestens 100 Kronen oder mit Gefängniss bestraft. Sind die Umstände besonders erschwerende, so soll er zu Strafarbeit von höchstens 2 Jahren verurtheilt werden.

§ 296.

Der Schiffer, welcher sich so versündigt hat, wie in § . . . oder 294 gesagt ist, soll, wenn die Umstände besonders erschwerende sind, für bestimmte Zeit oder für immer seines Rechtes, ein Schiff zu führen, für dessen Ausübung besondere Bestimmungen festgesetzt sind, für verlustig erklärt werden.

§ 97.

II. Die Darstellung.

Die Führung von Schiffen ist eine Wissenschaft, denn sie setzt eine Summe von Kenntnissen, und eine Kunst, denn sie setzt eine längjährige Uebung voraus.

Sie kann aus Liebhaberei geübt oder gewerbsmässig betrieben werden. Der Amateur navigirt ohne Entgelt. Ihn ignorirt daher das deutsche Gewerberecht. Er darf Schiffe führen, auch wenn er nichts oder wenig von der Schiffsführung versteht. Ihm droht höchstens der Vollzug des Strafgesetzes, wenn seine Schiffsführung Tödtung, Verwundung, Sachbeschädigung, Schiffsuntergang etc. zur Folge hat.

I.

Wer die Führung von Schiffen als Gewerbe betreibt, heisst Schiffer. Gewerbe ist eine auf die Dauer berechnete Erwerbsquelle, Gewerbsthätigkeit eine berufsmässig (d. h. dauernd) geübte Thätigkeit mit der Absicht des Gewinnes. Das Recht zum Betriebe des Schiffsführungsgewerbes ist beschränkt, es ist dem Prinzip der Gewerbefreiheit entzogen, insofern der Schiffer als Gewerbetreibender einer behördlichen Genehmigung bedarf.

Voraussetzung dieser Genehmigung ist der Nachweis der Befähigung des Schiffers, die Form dieser Genehmigung ist das Zeugniss über diesen Nachweis, das sogenannte Prüfungszeugniss, sowie die Beilegung der Befugniss zur Schiffsführung, das sogenannte Befähigungszeugniss (Patent).

Da die Befähigung ausser bestimmten Kenntnissen auch eine bestimmte Fahrzeit voraussetzt, so kann es vorkommen, dass Jemand sich im Besitze eines Prüfungszeugnisses, aber nicht im Besitze eines Patentes befindet.

Der Schiffer ist ein sogenannter selbstständiger Gewerbetreibender. Denn er betreibt sein Gewerbe in eigenem Namen.

Sein Gewerbebetrieb ist ein sogenannter stehender, weil der örtliche Mittelpunkt desselben der Heimathshafen des Schiffes ist. Sein Gewerbebetrieb besteht zwar im Umherziehen (Fahrten des Schiffes), aber durch Vermittelung seiner Gewerbsniederlassung (des Heimathhafens).

Er kann ein Schifffahrtsgewerbe für fremde Rechnung, nämlich für Rechnung seines Rheders, betreiben. Dann ist er dessen Gewerbsverwalter und als solcher Handlungsbevollmächtigter. Denn der Rheder — Rheder ist diejenige Person, in deren Namen ein Seeschifffahrtsgewerbe betrieben wird — ist Kaufmann. Das Schiffsführungsgewerbe kann dann ein Hülfsgewerbe für die Erfüllung von Handelsgeschäften (Transport) sein. Er kann ein Schifffahrtsgewerbe für eigene Rechnung

betreiben. Dann ist er zugleich Rheder und als solcher entweder Voll(Gross)kaufmann oder Minder(Klein)kaufmann (H.-G.-B. art. 10).

Als Rheder erfreut er sich des Vorzuges der Handelsfreiheit, als Schiffer untersteht er den Beschränkungen der Gewerbeordnung. Denn er erspart als Rheder die Heuer für sich als Schiffer, aber er lebt als Schiffer von seinem Gewinn (wenigstens spekulirt er darauf, und diese Absicht ist entscheidend) als Rheder. Er betreibt also immerhin das Schiffergewerbe.

Als Gewerbetreibender, d. h. als ein Mann, der die Führung von Schiffen für Entgelt resp. in Erwerbsabsicht berufsmässig (d. h. fortdauernd) betreibt, kann er Kauffahrteischiffe oder andere Schiffe, welche nicht Kriegsschiffe sind, führen.

Der Begriff des Kauffahrteischiffes im Sinne der Gewerbeordnung ist ein weiterer als im Sinne des Handelsgesetzbuches. Im Sinne der Gewerbeordnung sind Kauffahrteischiffe (zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Schiffe):

1. registrirte Kauffahrteischiffe mit Certifikat,
2. nichtregistrirte Kauffahrteischiffe ohne Certifikat unter und bis zu 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt,
3. zur grossen Seefischerei bestimmte Schiffe,
4. zum Schleppen bestimmte, Seefahrt betreibende Schiffe,
5. für ausländische Rechnung im Inland erbaute Schiffe, so lange sie in ausschliesslich deutschem Eigenthum stehen (also auch Kriegsschiffe),
6. deutsche in die offene See gehende Lustyachten (diese sind zum Vergnügen bestimmt).

Wo die Seefahrt beginnt, das hat die Bundesrathsverordnung vom 23. November 1873 genau bestimmt.

Das äussere Kennzeichen der Nationalität des Schiffes ist die Flagge.

Das Recht, die deutsche Reichsflagge zu führen, haben — nach dem Wortlaut des Gesetzes — alle Kauffahrteischiffe, welche

1. im ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Reichsindigenat zusteht; sobald also auch nur ein einziger Mitrheder ein Nichtdeutscher ist, fehlt dem Schiffe (sic!) das deutsche Flaggenrecht;
2. im Eigenthum von juristischen Personen, eingetragenen Genossenschaften, Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung stehen, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, auch wenn kein einziges Mitglied derselben ein Deutscher ist.

Dagegen ist die Ausübung des Flaggenrechts bei Schiffen über 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt an zwei weitere Voraussetzungen geknüpft:

an die Registrirung d. h. die Eintragung im Schiffsregister und

an die Ertheilung des Zertifikates, d. h. an die Ausfertigung desselben und die Einhändigung an den Rheder. (Das ist der Sinn des § 10 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 im Beihalt des § 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1873).

Die durch Erfüllung dieser sogenannten Bedingungen bewirkte Beseitigung der Hinderungsgründe für die Ausübung des Rechtes der Flaggenführung pflegt man als Befugniss zur Ausübung des Flaggenrechtes zu bezeichnen.

Als Führer aller dieser verschiedenen Arten von Schiffen ruht auf ihm die gewerbepolizeiliche Haftung. Die Behörde, welche diese Haftung in Vollzug setzt,

ist das Seeamt. Das Gesetz, welches Art und Maass dieser Haftung bestimmt, ist das sogenannte Seeunfallsgesetz. Die gewerbepolizeiliche Haftung besteht in einem Lassenmüssen: in der Pflicht, den Betrieb des Schiffergewerbes zu unterlassen. Sie ist die Folge der seeamtlichen Entziehung der Befugniss (des Rechtes) zur Ausübung (zum Betriebe) des Schiffergewerbes.

Die Befugniss zur Betreibung des Schiffergewerbes ist nach Maassgabe der theoretischen und praktischen Vorbildung des Schiffers (seiner Leistungen) nach Raum und Werkzeug, d. h. nach Fahrt und Schiffsgrösse, verschieden begrenzt.

Zur Orientirung diene das nachfolgende Schema.

Fahrten:	Schiffer:
Küstenschifffahrt:	**Leistungserfordernisse** (Bedingungen):
Von Antwerpen bis Windau, ausgenommen Skagen, im Kattegat, von Gothenburg bis Kalmar: 1. mit Segelschiffen von weniger als 200 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt; 2. mit Schleppdampfschiffen, welche nicht zum Güter- und Personentransport verwendet werden, jeder Grösse; 3. mit auf See lediglich geschleppten Schiffen, welche nicht zum Personentransport verwendet werden, jeder Grösse.	50 monatige Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischerfahrzeugen nach Ablauf des 15. Lebensjahres.
Kleine Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis 61° nördlicher Breite, im englischen Kanal: mit Schiffen von weniger als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt über die Grenzen der Küstenfahrt hinaus.	1. 60 monatige Fahrzeit nach Ablauf des 15. Lebensjahres; 2. Schifferprüfung für kleine Fahrt.
Grosse Fahrt, die nach Raum und Schiffsgrösse die Grenzen der kleinen Fahrt überschreitet.	1. 24 monatige Fahrzeit nach Zulassung als Steuermann auf grosser Fahrt oder als Schiffer in kleiner Fahrt; 2. Vorlegung der in dieser Zeit gemachten nautischen Beobachtungen und Berechnungen; 3. Schifferprüfung für grosse Fahrt. Steuermann: 1. 45 monatige Fahrzeit zur See, davon 24 Monate

Fahrten:

Europäische Fahrt

(auf den Aussterbe-Etat gesetzt) europäische Häfen, Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres:

1. mit Segelschiffen unter 250 Tonnen (à 1000 Kilogramm),
2. mit Dampfschiffen jeder Grösse.

Steuermann:

entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen, und zwar 12 Monate auf Segelschiffen, oder als Obermatrose in der Marine, und zwar 12 Monate auf vollgetakelten Seeschiffen, nach Ablauf des 15. Lebensjahres;

2. Steuermannsprüfung für grosse Fahrt.

Der Steuermann auf grosser Fahrt ist zugleich Schiffer auf kleiner Fahrt und auf europäischer Fahrt.

Das Schiffergewerbe pflegt man hiernach als ein konzessionspflichtiges, die Zulassung zum Gewerbebetriebe als Konzession, das Befähigungszeugniss als Patent zu bezeichnen.

Dieser Sprachgebrauch nöthigt zu einer kurzen Erörterung des Begriffes und juristischen Charakters der gewerblichen Konzession.

Gewerbekonzession ist das Zeugniss für und das Urtheil über die konkrete Anwendbarkeit eines Rechtssatzes, welcher eine Ausnahme von dem eine Ausnahme vom regelmässigen Recht der allgemeinen Gewerbefreiheit bildenden Rechtssatze des Verbotes gewisser Gewerbebetriebe für Jedermann bildet.

Sie ist aber auch noch mehr. Sie ist der Akt der Inkraftsetzung, der Anwendung jenes Rechtssatzes.

Ein Rechtssatz verleiht Gewerbefreiheit, d. h. hebt für alle Gewerbe alle Beschränkungen der natürlichen Handlungsfreiheit für Jedermann auf.

Ein anderer Rechtssatz erhält gewisse Beschränkungen für gewisse Gewerbe für Jedermann oder bestimmte Personen aufrecht.

Ein dritter Rechtssatz hebt diese Beschränkungen, aber nur für gewisse Personen und nur unter gewissen Voraussetzungen, auf.

Konzession ist das Zeugniss der zuständigen Behörde, dass nach (laut) erfolgter Prüfung (causae cognitio) diese Voraussetzungen in einer Person vorliegen, so dass also jener dritte Rechtssatz in Wirkung tritt. Dies letztere ist zugleich ein Urtheil. Zudem ist es aber auch die Erklärung, die Form, welche zur Entstehung des Gewerberechtes (facultas agendi) nöthig ist.

Entziehung der Konzession ist das Urtheil, dass jenes Zeugniss falsch ist und folglich jenes Urtheil auf verkehrter Basis ruhte, und die formelle Erklärung des Unterganges des subjektiven Gewerberechtes.

Wem eine Konzession zum Betriebe des Schiffergewerbes auf deutschen Kauffahrteischiffen im Sinne des Gewerbegesetzes ertheilt ist, den nennt das Seeunfallsgesetz einen deutschen Schiffer. Der deutsche Schiffer kann Inländer oder Ausländer sein. Auch der Nichtdeutsche kann deutscher Schiffer sein, wenngleich nicht Eigenthümer oder Miteigenthümer (ausser als Mitglied einer Aktiengesellschaft etc. mit dem Sitze in Deutschland) eines deutschen Kauffahrteischiffes. Andererseits kommt es häufig vor, dass ein Deutscher (Inländer) nicht nur ein deutscher, sondern auch ein ausländischer (fremder) Schiffer, z. B. ein englischer Schiffer ist.

Der gewerbepolizeilichen Haftung unterliegen

1. nur deutsche Schiffer, einerlei, ob sie ein deutsches oder ein ausländisches Schiff führen;
2. nur in Folge eines Seeunfalles (Unfall ist jedes dem Schiffe oder der Reise nachtheilige, ausserhalb der Gewöhnlichkeit, des ordnungsmässigen Laufes der Dinge, liegende Ereigniss) des von ihm geführten Schiffes, und zwar:
 a) wenn es ein deutsches Kauffahrteischiff im Sinne des Gewerbegesetzes war (das kann auch eine deutsche Lustyacht oder ein für ausländische Rechnung gebautes Kriegsschiff sein), ohne Rücksicht auf den Unfallsort;
 b) wenn es ein ausländisches Kauffahrteischiff war,
 α) innerhalb der deutschen Küstengewässer, d. h. innerhalb (diesseits) der Grenzen, wo nach § 1 der Bundesrathsordnung vom 13. November 1873 die Seefahrt beginnt,
 β) ausserhalb der deutschen Küstengewässer im Falle der Anordnung der seeamtlichen Untersuchung durch den Reichskanzler;
3. nur in Folge Verschuldung des Unfalls oder auch nur der Folgen des Unfalls durch den Mangel solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung (zum Betriebe) des Schiffergewerbes erforderlich sind;
4. nur in Folge eines Antrages des Reichskommissars.

 Fehlt dieser Antrag, so kann das Seeamt das Schifferpatent nicht entziehen.

 Es kann aber, wenn es laut Antrag des Reichskommissars das Schifferpatent entzieht, über den Antrag des Reichskommissars hinausgehen und auch das Steuermannspatent entziehen „nach Ermessen".

Der Antrag des Reichskommissars entfesselt die gewerbepolizeiliche Vollmacht des Seeamtes, legt ihr aber keine Fesseln an.

Die Untersagung lediglich der Ausübung des Schiffergewerbes belässt dem Schiffer das Steuermannspatent auf grosser Fahrt und damit eo ipso die Befugniss zur Schiffsführung, d. h. die Schifferqualität, auf kleiner Fahrt und auf Küstenfahrt, sowie die Befugniss zur Ausübung des Steuermannsgewerbes auf kleiner Fahrt resp. auf Küstenfahrt, wenn der Schiffer nur für kleine resp. Küstenfahrt berechtigt war. Die Untersagung auch der Ausübung des Steuermannsgewerbes belässt dem Betroffenen nichts; dieses Urtheil nimmt ihm Alles, verstopft die Quelle seiner wirth-

schaftlichen Existenz, macht ihn brodlos, deklassirt ihn. Der Betroffene muss sich nun einen neuen Beruf suchen.

Der einzige Lichtblick in dieser Nacht für ihn ist die Rehabilitirungsaussicht nach Jahresfrist durch das Reichsamt des Innern (Erlass 24. Dezember 1879).

Fehlt der Kausalnexus zwischen Schuld und Unfall resp. zwischen Schuld und den Folgen des unverschuldeten Unfalles, so kann keine Patententziehung stattfinden, mögen auch noch so erhebliche und zahlreiche Mängel solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderlich sind, bei der Untersuchung hervorgetreten sein.

Es erübrigt, kurz die Rechte und Pflichten des Schiffers im seeamtlichen Verfahren zu erörtern, um die Rechtsstellung des Schiffers vor dem Seeamte, über welche vielfach recht irrthümliche Anschauungen herrschen, zu präzisiren. (Die nachfolgende Darstellung gab der Verfasser bereits in Nr. 23 der „Hansa" von 1888.)

Das sogenannte Seeunfallgesetz vom 27. Juli 1877, welches am 1. Januar 1878 in Kraft getreten ist, hat in seinem § 19 die Titel 15 und 16 des Gerichtsverfassungsgesetzes und die Abschnitte 3, 6 und 7 des ersten Buchs der Strafprozessordnung in sich aufgenommen. Der § 70 der Strafprozessordnung hat wiederum die Gebührenordnung für Sachverständige und Zeugen innerhalb ihres Bereichs für maassgebend erklärt.

Das Gerichtsverfassungsgesetz datirt vom 27. Januar 1877, die Strafprozessordnung vom 1. Februar 1877, die Gebührenordnung vom 30. Juni 1878, alle drei Gesetze traten am 1. Oktober 1879 in Kraft. Wir haben hier also die auffällige Erscheinung, dass einzelne Theile des Gerichtsverfassungsgesetzes und der Strafprozessordnung schon 9 Monate früher als Bestandtheile des sogenannten Seeunfallgesetzes in Kraft traten, während die Gebührenordnung zur Zeit des Inkrafttretens des Seeunfallgesetzes überhaupt noch gar nicht existirte, aber 3 Monate vor ihrer allgemeinen Gesetzeskraft bereits im seeamtlichen Verfahren praktisch wurde.

Das Seeunfallgesetz bezeichnet als die Aufgabe der Seeämter die Untersuchung der Seeunfälle (§ 1) und als Zweck der Untersuchung die Ermittelung der Ursachen des Seeunfalls, insbesondere die Feststellung der Verschuldung desselben durch Handlungen oder Unterlassungen des Schiffers, Steuermanns (§ 4) oder Maschinisten (Gesetz vom 11. Juni 1878). Die Vornahme der Untersuchung bleibt, von den obligatorischen Fällen abgesehen, dem Ermessen des Seeamts überlassen (§ 3). Ueber die Einleitung der Untersuchung beschliesst der Vorsitzende (§ 16). Hieraus folgt die Befugniss des versammelten Seeamts, eine vom Vorsitzenden allein eingeleitete Untersuchung, welche als Vorbereitung zur Hauptverhandlung sich charakterisirt, durch Ablehnung der Vornahme der Untersuchung niederzuschlagen. Sowohl der Vorsitzende (§ 16) wie das Seeamt (§ 18) sind zur Ladung, Vernehmung und Beeidigung von Zeugen und Sachverständigen befugt. Die Hauptzeugen sind nun der Schiffer und die sogenannten Schiffsoffiziere. Das Gesetz beschreibt sie bald als betheiligte Zeugen (§ 16), bald als zur Vernehmung erschienene Personen (§ 21), bald als Zeugen (§ 22), endlich als Beschwerdeführer (§§ 27, 31).

Sie sind betheiligte Zeugen auch in dem Sinn, insofern über ihr Verschulden (§ 4) entschieden wird. Sie sind demnach laut § 56 der Strafprozessordnung unbeeidigt zu vernehmen, sofern sie hinsichtlich der den Gegenstand der Untersuchung

bildenden That als Theilnehmer, Begünstiger oder Hehler verdächtig sind, und können nach § 54 die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihnen selbst die Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung zuziehen würde. Daher muss ihre Beeidigung auch ausdrücklich vom Seeamt beschlossen werden (§ 22), während laut § 60 der Strafprozessordnung der Zeuge sonst, wie dem Zeugnisszwange (§ 69), so auch dem Eideszwange ohne weiteres unterliegt.

Sie sind nicht Angeklagte, sondern Zeugen, aber Zeugen besonderen Rechts. Denn sie können beschuldigte Zeugen werden. Daher sind ihnen auch wichtige Parteirechte eingeräumt, nämlich

1. das Recht der unmittelbaren Fragestellung an die zur Vernehmung erschienenen Personen,
2. das Recht der Benutzung eines rechts- oder sachkundigen Beistands (§ 22),
3. das Recht der Beschwerdeführung gegen den die Befugniss zur Ausübung ihres Gewerbes entziehenden Spruch (§ 27),
4. das Recht, Anträge zu stellen (§ 22), und
5. das Recht der Ablehnung des Vorsitzenden oder der Beisitzer (§ 24 der Strafprozessordnung).

Auf ihr Verlangen sind ihnen zu dem Ende die zur Mitwirkung bei der Entscheidung berufenen Beisitzer namhaft zu machen, d. h. so frühzeitig vor Anberaumung der Hauptverhandlung, dass ihnen eine hinlängliche Ueberlegungsfrist freibleibt. Diese fünf Rechte sind eine Ausgleichung der Belastung des Schiffers, Steuermanns und Maschinisten. Denn sie können durch den sogenannten Patententziehungsantrag des Reichskommissars materiell in die Lage eines Beschuldigten kommen, während sie formell stets Zeugen bleiben. Angeklagte nennt das Gesetz sie niemals und kann sie auch nicht mit Fug so nennen. Denn es erfolgt gegen sie keine Anklage. Sie sind Beweismittel und nicht Partei. Ob sie beschuldigt werden oder nicht, erfahren sie erst am Schluss der Hauptverhandlung durch Stellung oder Unterlassung des Patententziehungsantrags des Reichskommissars, also erst nachdem sie als Zeugen, sei es beeidigt, sei es unbeeidigt, benutzt worden sind. Es soll nicht bestritten werden, dass dieses Verfahren eine Singularität ist und dass das Fehlen jeglicher Cäsur im seeamtlichen Verfahren nicht selten eine Beschwerung des Schiffers etc. involvirt. Allein das Gesetz hat nicht ohne Grund so verfügt.

Wäre dem Schiffer etc. durch Behändigung einer Anklageschrift seitens des Reichskommissars nach beendeter Voruntersuchung eine Parteistellung für die Hauptverhandlung auch formell eingeräumt, so hätte er unter Wegfall des Zeugnisszwangs das Recht der absoluten Verweigerung jeglicher Auskunft. Das wäre freilich ein zweischneidiges Recht und würde sicher selten geübt werden. Ob aber das Gesetz gut thut, auf dem beliebten singulären Wege seine Zwecke zu verfolgen, oder ob es nicht richtiger wäre, in anderer Weise der nach Stellung eines Patententziehungsantrags geschaffenen materiellen Lage des Schiffers als eines Angeklagten Rechnung zu tragen, ist eine erörterungsfähige Frage, welche hier — wo es sich lediglich um das bestehende Recht handelt — offen bleiben kann.

Formell ist und bleibt der Schiffer etc. Zeuge. Hieraus folgt:

1. Seine Anwesenheit in der Hauptverhandlung ist nicht unbedingtes Erforderniss. Bei entgegenstehenden — der richterlichen Prüfung unterliegenden — Hindernissen oder bei Erschwerung durch grosse Entfernung

kann die Vernehmung durch einen beauftragten oder ersuchten Richter erfolgen (§ 65 und 222 der Strafprozessordnung). Die Abordnung eines Vertheidigers bleibt dem Abwesenden unbenommen.

2. Eine Vertretung ist grundsätzlich ausgeschlossen. Denn der Zeuge soll über eigene Sinneswahrnehmungen aussagen und einen körperlichen Eid vorkommenden Falls leisten. Das kann er nur in eigener Person thun. Ein Beistand ist dagegen keineswegs ausgeschlossen.

3. Jeder geladene — einerlei ob beeidigt oder unbeeidigt vernommene — Zeuge hat Anspruch auf Zeugengebühren (§ 70 der Strafprozessordnung). Und zwar umfassen diese Entschädigungen die Zeitversäumniss, die Reisekosten und den Aufenthaltsaufwand.

Für Zeitversäumniss erhält der Zeuge vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr 10 Pfennig bis 1 Mark für jede angefangene Stunde (Gebührenordnung § 2), aber regelmässig nur im Fall der Erwerbsversäumniss. Als versäumt gilt auch die Zeit, während welcher der Zeuge seine gewöhnliche Beschäftigung nicht wieder aufnehmen kann (§ 5).

Die Kosten einer Reise von mehr als 2 Kilometer (§ 6) werden nach Maassgabe der persönlichen Verhältnisse bemessen, betragen aber allermindestens 5 Pfennig für jedes angefangene Kilometer (§ 8). Transportmittel werden extra vergütet (§ 10). Der gleiche Grundsatz gilt für den durch Abwesenheit vom Aufenthaltsorte verursachten Aufwand. Als Höchstbetrag gelten 5 Mark für jeden Tag und 3 Mark für jedes Nachtquartier (§ 8).

Bedarf der Zeuge wegen Gebrechlichkeit eines Begleiters, so erhalten beide Entschädigungen.

Alle diese Gebühren werden nur auf Verlangen gewährt und muss der Antrag binnen drei Monaten nach Beendigung der Zuziehung zum Zeugnisse beim Seeamte angebracht werden (§ 16). Die Thatsache, dass dem Schiffer etc. sein Patent entzogen ist, beraubt ihn seiner Entschädigungsansprüche nicht.

Dass einem unvermögenden Zeugen durch Kostenvorschuss das Gehorsamen der Ladung ermöglicht werden muss, steht zwar nicht ausdrücklich im Gesetz, ist aber selbstverständlich und aus § 222 der Strafprozessordnung zu folgern.

Die Strafe der unbefugten Ausübung eines noch nicht konzessionirten oder bereits untersagten Schiffergewerbes ist Geldstrafe bis zu 300 Mark, im Unvermögensfalle Haft (bis höchstens 6 Wochen). Ausserdem ist gewaltsame Entsetzung aus dem Kommando durch die Polizei vorgesehen (§ 15 der Gewerbeordnung).

II.

Die Schiffsführung kann bei Verhinderung oder Abwesenheit des Schiffers (der Schiffer kann durch anderweiten Schiffsdienst in Anspruch genommen sein, er kann schlafen, krank, todt sein) in den Händen des Steuermanns liegen. Der Steuermann ist der Vertreter des Schiffers, sein Gewerbsverwalter, nicht bloss sein Gehülfe (dieses nur, so lange der Schiffer selbst das Kommando führt).

Daher besteht auch für seine Person das Requisit der sogenannten Gewerbekonzession, gerade so wie für den Schiffer. Auch seine Haftung ist der des Schiffers gleich. Nur — und dies ist die einzige Abweichung von der Schifferhaftung — kann gegen ihn seitens des Seeamtes auf Patententziehung bezw. Untersagung der

Ausübung des Steuermannsgewerbes erkannt werden, ohne dass ein Antrag dieses Inhaltes seitens des Reichskommissars vorliegt, wofern nur gegen ihn der Antrag auf Untersagung der Ausübung des Schiffergewerbes gestellt worden ist.

Das deutsche Recht kennt keine nach Reise und Schiffsgrösse verschieden begrenzte Befugniss zur Betreibung des Steuermannsgewerbes. Es kennt nur einen Steuermann auf grosser Fahrt. Hieraus folgt, dass es auf kleiner Fahrt und in der Küstenfahrt zulässig ist, ohne patentirten Steuermann zu fahren, d. h. die Schiffsführung zeitweilig, d. h. in regelmässig wiederkehrenden Zeitabschnitten (denn der Steuermann geht Wache), einer zur Führung von Schiffen nicht zugelassenen Person zu überlassen. Das Gesetz hat nun für die grosse Fahrt das Requisit eines Steuermanns an Bord statuirt. Wer also in kleiner und Küstenfahrt Steuermann genannt wird, führt diesen Titel entweder mit Recht oder lediglich aus Courtoisie dritter Personen.

III.

Ein integrirender Bestandtheil der Schiffsführung ist die Leitung der Maschine auf Dampfschiffen. Da dieselbe besondere Kenntnisse und Uebung voraussetzt, ist sie einer hierfür qualifizirten Person übertragen, dem Maschinisten.

Er ist Vertreter des Schiffers ad hoc und untersteht, weil seine Thätigkeit nur einen Theil der Schiffsführung, die als Ganzes dem Schiffer anvertraut ist, ausmacht, den Befehlen des Schiffers.

Auch für den Maschinisten besteht demgemäss das Requisit der sogenannten Gewerbekonzession, gerade so wie für den Schiffer.

Auch seine Haftung ist der des Schiffers gleich.

Nur — und dies ist die einzige Abweichung von der Schifferhaftung — stösst ihn die Untersagung des Betriebes des Maschinistengewerbes aus allen Klassen zugleich.

Doch ist die Begrenzung der Befugniss zum Betriebe des Maschinistengewerbes, wie das nachfolgende Schema zeigt, nach Reise und Verwendungsart (nicht Grösse) der Dampfschiffe abweichend normirt.

Maschinist:	Befugnisse (Maschinenleitung von):
4. Klasse 1. 60monatige Dienstzeit, davon 24 Monate an Bord von Dampfschiffen in Fahrt, nach Ablauf des 15. Lebensjahres, 2. Maschinistenprüfung 4. Klasse.	Maschinenleitung von Schiffen, welche nicht zum Personentransport verwendet werden, und zwar 1. Schleppdampfschiffen und Fischereidampfschiffen, 2. anderen Seedampfschiffen von Antwerpen bis Windau, ausgenommen Skagen, im Kattegat, von Gothenburg bis Kalmar.
3. Klasse 1. 24monatige Dienstzeit als Maschinist 4. Klasse auf Seedampfschiffen in Fahrt, und 24monatige Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt, 2. Maschinistenprüfung 3. Klasse.	1. Seedampfschiffen, die nicht zum Personentransport verwendet werden, in der Ostsee, in der Nordsee bis 61° nördl. Br., im Englischen Kanal,

Maschinist:	Befugnisse (Maschinenleitung von):
	2. Seedampfschiffen, die zum Personentransport verwendet werden von Antwerpen bis Windau, ausgenommen Skagen, im Kattegat, von Gothenburg bis Kalmar.
2. Klasse 1. 60 monatige Dienstzeit, davon 24 Monate in einer Maschinenwerkstatt und 24 Monate auf Seedampfschiffen in Fahrt, nach Ablauf des 15. Lebensjahres, 2. Maschinistenprüfung 2. Klasse.	Seedampfschiffen zwischen europäischen Häfen, zwischen anderen Häfen des Mittelländischen und Schwarzen Meeres, zwischen Häfen der westafrikanischen Küste nördlich von 12° nördl. Br., und Häfen auf den Kapverdischen und Kanarischen Inseln und auf Madeira.
1. Klasse 1. 24 monatige Dienstzeit als Maschinist 2. Klasse auf Seedampfschiffen in Fahrt, 2. Maschinistenprüfung 1. Klasse.	Seedampfschiffen in allen Meeren.

Diese Verschiedenheit im Umfange der Gewerbefreiheit des Maschinisten im Vergleich mit der des Schiffers kann sehr fühlbare praktische Inkonvenienzen im Gefolge haben.

IV.

Die Schiffsführung kann zeitweilig de facto (durch den Willen des Schiffers oder seines Vertreters) oder de jure (Zwangslootse, durch den Willen des Gesetzes) einem Lootsen übertragen sein. Der Lootse kann auch blosser Rathgeber, Pfadweiser, für den Schiffsführer sein. Sein Einfluss auf die Schiffsführung kann also sein ein effektiver oder ein möglicher.

Daher besteht auch für seine Person das Requisit der sogenannten Gewerbekonzession, sofern er nicht etwa Beamter ist resp. die Rechtsstellung eines solchen einnimmt, in gleicher oder in anderer Weise wie für den Schiffer. Seine Haftung ist von der des Schiffers verschieden.

Die dem Bundesrath in § 31 der Gewerbeordnung vorbehaltenen Vorschriften über den Nachweis der Befähigung zum Betriebe des Lootsengewerbes sind bislang nicht erlassen.

Es behält also beim Landesrecht und speziell bei den in Folge von Staatsverträgen getroffenen Anordnungen sein Bewenden (vgl. Revidirte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 art. 15, 20). Hiernach unterscheidet das deutsche Gewerberecht drei Arten von Lootsen:

1. Die Konzession zum Betriebe des Lootsengewerbes ist an die gleichen Voraussetzungen (einfacher Befähigungsnachweis) wie die des Schiffers geknüpft. Dann stellt sich seine Haftung heutzutage folgendermaassen:

Die Konzession kann zurückgenommen werden

a) wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan ist, auf Grund welcher die Konzession ertheilt ist. Es ist der Fall der nachträglichen Evidenz der ursprünglichen Unrichtigkeit der Befähigungsnachweise,

b) wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Lootsen der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei Ertheilung der Genehmigung oder Bestallung vorausgesetzt werden mussten, klar erhellt. Es ist der Fall der durch nachträgliche Handlungen oder Unterlassungen bewirkten Veränderung im Besitze der ursprünglich vorhandenen oder als nichtvorhanden nicht erwiesenen und daher mit Recht vorausgesetzten Eigenschaften.

Es braucht kein Unfall vorgekommen zu sein, es braucht kein Kausalnexus zwischen einem vorgefallenen Unfalle oder dessen Folgen und der Schuld des Lootsen vorzuliegen.

Es bedarf keines Antrages bei der zuständigen Bezirksregierung, Landdrostei, Schifffahrtskommission, Deputation für Handel und Schifffahrt oder wie sonst die Administrativbehörde heissen mag. Gewerbeordnung § 40 (53).

2. Die Befugniss zum Lootsengewerbebetriebe ist an die fernere Voraussetzung einer ausserdem erfolgten besonderen Genehmigung gebunden.

Die Haftung ist die gleiche. Gewerbeordnung § 40 (53).

Abgesehen von diesen reichsgesetzlichen Fällen der Haftung kann weder durch richterliche noch durch administrative Entscheidung die Berechtigung zum Lootsengewerbebetriebe entzogen werden. Gewerbeordnung § 143.

3. Für die Konzession sind durch Staatsverträge besondere Anordnungen getroffen. Dies ist der Fall bei den Rheinlootsen.

Die Voraussetzungen sind Fahrzeit, Prüfung, Patentirung.

Die Haftung ist die gleiche wie bei den beiden anderen Klassen, jedoch muss nach art. 20 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 die Zurücknahme des Patentes erfolgen, wenn ein Schiffer wegen Verbrechen gegen das Eigenthum oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Rheinschifffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist.

Ohne vorgängige kriminelle oder polizeiliche Bestrafung also keine gewerbepolizeiliche Haftung im Sinne einer Konzessionsentziehung.

V.

Ein Zusammenstoss von Schiffen kann durch Havarien eines Dampfkessels herbeigeführt werden. Die Anlage von Dampfkesseln bedarf daher der Genehmigung, und es unterliegen die Dampfkessel einer periodischen polizeilichen Revision.

Dampfkessel sind die zur Erzeugung von Dampf bestimmten Gefässe, im Gegensatz zu den Dampfapparaten, welche Vorrichtungen zur Verwendung der bereits erzeugten Dampfkraft sind.

Wegen überwiegender Nachtheile und Gefahren für das Gemeinwohl kann die fernere Benutzung der Dampfkesselanlage untersagt werden.

Der Person des Gewerbtreibenden kann ein Haftungsgrund nicht entnommen werden. Gewerbeordnung § 51.

VI.

Der Rheder und der Schiffsbauer geniessen Gewerbefreiheit. Ersterer mag durch seine Betriebsweise, letzterer durch seine Bauausführung eine Schiffskollision direkt oder indirekt verschuldet haben, er bleibt — abgesehen von Kriminalstrafen und Civilersatzpflicht — allemal in der Lage, fernerhin zu sündigen und Gut und Menschenleben zu gefährden oder zu vernichten.

Nur bei den vom Reiche subventionirten Dampfern findet eine Bauaufsicht statt.

VII.

Wie in Deutschland, so besteht auch in den meisten, wenn nicht allen, ausserdeutschen Seestaaten eine gewerbepolizeiliche Haftung für Schiffer und Steuerleute. Jedoch bestehen in den Voraussetzungen, in Art und Maass der Haftung, sowie im Disziplinarverfahren nicht unerhebliche Verschiedenheiten. Es ist daher angezeigt, wenigstens einige der ausländischen Legislationen, vor Allem die englische, hier kurz zur Darstellung zu bringen.

1. England unterwirft den Schiffer, Steuermann und Maschinisten der gewerbepolizeilichen Haftung. Dieselbe besteht in Kassation und Suspension. Ersteres ist die dauernde, letzteres die zeitweilige Entziehung des Patentes, d. h. der Befugniss zum Gewerbebetriebe. Insbesondere ist diese Haftung ausgesprochen im Fall der Verletzung der sogenannten Beistandspflicht nach stattgehabter Kollision. Sie tritt ausserdem ein nicht nur im Fall der Verschuldung eines Seeunfalles durch rechtswidrige Handlungen oder Unterlassungen, sondern auch wegen irgendwelcher Vergehen schlechtweg. Ersteren Falles sind die Seeämter und eine Reihe ihnen gleichgestellter Instanzen, letzteren Falls allein das Handelsamt zuständig, welchem auch ersteren Falls das Recht zusteht, ex officio den Spruch der unteren Instanz zu mitigiren oder eine neue Verhandlung anzuordnen.

 Vor Eröffnung des Verfahrens über Kassation oder Suspension ist dem Schiffer etc. eine Sachdarstellung, welche nach unseren Begriffen die Funktion einer Anklageschrift versieht, zuzustellen, so dass also eine Ueberrumpelung des Schiffers etc. in dieser Beziehung ausgeschlossen ist.

 Erst nach Aberkennung des Patentes besteht eine Editionspflicht des Schiffers bezüglich seines Patentes gegenüber der Behörde.

 Eine Anzeigepflicht an das Handelsamt über stattgehabte Seeunfälle liegt dem Korrespondentrheder nur im Falle eines vermuthlichen Unterganges des Schiffes ob.

 Dagegen kennt England ein weitgehendes Präventivsystem in Form einer amtlichen Kontrole der Schiffslaternen und Nebelsignalapparate. Ueber den Befund ist, wenn Alles in Ordnung, ein Zeugniss vom Besichtiger zu ertheilen, und, wenn Mängel sich herausgestellt haben, vom Besichtiger schriftliche Monitur gegenüber dem Rheder und Schiffer zu erheben.

Wegen Versagung des Zeugnisses ist dem Rheder der Beschwerdeweg an das Handelsamt geöffnet. So lange die Monitur schwebt, wird das Ausklariren und Auslaufen des Schiffes in See verhindert.

In England kann vielfach, aber muss nie auf Patententziehung erkannt werden.

2. Frankreich hat eine gewerbepolizeiliche Haftung für Schiffer und Steuermann (als Wachhabenden) eingeführt, die den Geist strenger Energie und, man möchte fast sagen, militärischer Straffheit athmet. Damit kombinirt ist eine stufenweise kriminelle Haftung.

Verstösse bezüglich der Führung von Lichtern und der Abgabe von Nebelsignalen sind unter gemessene Strafe gestellt. Höher ist die Strafe für Verschuldung einer Kollision durch Verletzung der Fahrregeln. In diesem Falle ist auch für die Mannschaft Strafe vorgesehen.

Erschwerte Strafe tritt ein im Falle der Verschuldung einer Kollision, welche einen Schiffsverlust oder Verwundung oder den Tod von Menschen zur Folge hat. Alsdann kann auf Patententziehung bis zu drei Jahren erkannt werden.

Obligatorisch ist die Patententziehung in Form der Kassation (für immer) oder der Suspension (auf Zeit) bei Verletzung der sogenannten Beistandspflicht nach einer Kollision und bei schuldvollem Verluste des eigenen Schiffes.

Das Verfahren zerfällt in die Voruntersuchung durch einen Anklagekommissar und die Hauptverhandlung vor einem Seehandelsgericht, wobei der Kommissar (ein Marineoffizier) als Staatsanwalt fungirt.

Für das Revisionsgericht normirt die Militärprozessordnung.

Die Vollstreckung des Urtheils liegt bei Freiheitsstrafen in den Händen des Staatsanwalts, bei Patententziehung in den Händen des Seepräfekten oder des Chefs der Marineverwaltung, bei Geldstrafen in den Händen des Finanzdepartements.

Die Ausrüstung der Schiffe mit Rettungsmitteln ist durch Spezialverordnung geregelt. Die für Verletzuug dieser Pflicht statuirte Strafe steigt für die Rheder und Führer von Passagierschiffen bedeutend. Von der Haftung wegen Mängel in der Beschaffenheit der Laternen und Nebelsignale befreit den Rheder (nicht den Schiffer) das Protokoll der Schiffs-Untersuchungskommission, welche vor Einnahme der Ladung das Schiff zu besichtigen hat.

3. In Schweden ist die obligatorische Kassation und Suspension des Schifferpatentes an die Voraussetzung der Verletzung der sogenannten Beistandspflicht unter erschwerenden Umständen geknüpft.

§ 98.

III. Kritik.

I.

Der gewerbepolizeilichen Haftung unterliegen selbstredend nur deutsche Schiffer, Steuerleute und Maschinisten. Sie unterliegen ihr nur, wenn sie den Seeunfall oder die Folgen des Seeunfalls eines Kauffahrteischiffes, und zwar den eines

deutschen irgendwo, den eines ausländischen innerhalb der deutschen Küstengewässer (resp. nach Ermessen des Reichskanzlers irgendwo) verschuldet haben.

Als Kauffahrteischiffe im Sinne der Gewerbegesetzgebung erscheinen:

1. die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe;
2. die zur grossen Seefischerei bestimmten Schiffe;
3. die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Schiffe, welche Seefahrt betreiben;
4. die für ausländische Rechnung in Deutschland erbauten und noch in deutschem Eigenthum stehenden Schiffe (also auch Kriegsschiffe, Bagger- und Krahnfahrzeuge, schwimmende Docks, Eisbrecher etc.);
5. die in die offene See gehenden deutschen Lustyachten.

So der Wortlaut der deutschen Gesetze.

Man kann die Schiffe unter 1. bis 3. eigentliche, die unter 4. und 5. Quasi-Kauffahrteischiffe nennen. Doch ist diese Klassifikation der Kauffahrteischiffe nach ihrem Verwendungszwecke weder vollständig, noch klar durchdacht.

Versteht man unter den Schiffen ad 1 Frachtschiffe oder Handelsschiffe, d. h. zum entgeltlichen Transport von Menschen und Waaren dienende Schiffe, so ist dies zu eng. Denn dazu dienen auch die Schlepper (No. 3). Und Fischfang zur See ist auch nicht ohne, also nur durch Seefahrt möglich und wird auch als Erwerbszweig betrieben. Und sollen etwa die Schiffe der Bergungsgesellschaften keine Kauffahrteischiffe sein? Sie dienen doch auch zum Erwerb durch, d. h. nicht ohne, Seefahrt. Und was ist grosse Seefischerei, welches sind ihre bestimmenden Merkmale, was ist ihr Gegensatz? Ist es kleine Seefischerei, so fragt sich, was diese ist und ob die in ihr verwendeten Schiffe etwa keine Kauffahrteischiffe sind?

Wirft man einen Blick auf die Verwendung der Schiffskörper im praktischen Leben, so kann man etwa zu folgender Klassifizirung gelangen. Schiffe dienen entweder kriegerischen oder friedlichen Zwecken und zerfallen hiernach in Kriegsschiffe und andere Schiffe. Das Kriegsschiff ist entweder Kampf- oder Transportmittel (zur Ersparung von Schiffsmiethe resp. Fracht). Das Nicht-Kriegsschiff ist entweder Privat- oder Staatsschiff. Staatsschiffe sind z. B. vielfach: die Eisbrecher, Kabelleger, Bagger, Schulschiffe, Leucht- oder Feuerschiffe, Lootsenschiffe, Hafenkontrolschiffe, Zollschiffe etc., aber auch Kauffahrer, z. B. Postdampfer. Die Privatschiffe dienen entweder einem Gewerbebetriebe, wie dem Transport von Menschen und Sachen (Kauffahrer im eigentlichen Sinne), dem Fischfang, der Korallen-, Schwamm-, Perlenfischerei etc., dem Schleppen anderer Schiffe, zum Bergungs- und Taucherdienst, dem Lootsendienst, zum Leichtern und Beladen anderer Schiffe, zum Heben gesunkener Schiffe, als Schwimmkrahn (Elevator) etc., oder sie dienen dem Vergnügen (Lustyachten, Lustdampfer etc.), oder sie dienen der Wissenschaft als Forschungs- und Entdeckungsschiffe. Endlich benutzt man Schiffskörper auch zu anderen Zwecken als zum Fahren, z. B. als Hospital, als Waarenlager, Schiffsbrücke, Ponton, Schwimmdockträger, Miethkaserne, Badeanstalt, Fischkasten, Verkaufslokal, Fluthbrecher, Flusssperre etc. Nach den Gewässern, welche sie zu befahren bestimmt sind, unterscheidet man Flussschiffe (die ganze Binnenschifffahrt: Landseen, Kanäle etc. umfassend) und Seeschiffe (wozu auch die sog. Küstenfahrer rechnen).

Die Nationalität der Kauffahrteischiffe als deutsche ist gegeben durch die Nationalität ihrer Eigenthümer. Der Alleineigenthümer resp. sämmtliche Miteigen-

thümer müssen das Reichsindigenat besitzen. Ihr Wohnsitz kann im In- wie Auslande sich befinden. Nur wenn mehrere Eigenthümer die Form der Aktiengesellschaft (und was ihr gleichgestellt ist vom Gesetze) gewählt haben, können auch Ausländer sich die Vortheile der deutschen Nationalität des Kauffahrteischiffes zu Nutze machen. Doch muss in diesem Falle die Hauptniederlassung (die Zweigniederlassung genügt nicht) der Gesellschaft im deutschen Inlande liegen. Das Requisit der Errichtung im Inlande hat das Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888 fallen gelassen. Deutsche Kauffahrteischiffe haben das Recht zur Führung der Reichsflagge. Und was Kauffahrteischiffe in diesem Sinne sind, ist unter No. 1 bis 5 nach dem Wortlaut der Gesetze aufgeführt.

Es wäre aber verkehrt, den aus jener Summirung sich ergebenden Begriff „Kauffahrteischiff" als den auch für das Seeunfallsuntersuchungsgesetz von 1877 maassgebenden zu erachten. Mit Vorbedacht hat dieses Gesetz einen Hinweis auf die im Gesetz über die Schiffsnationalität enthaltene Begriffsbestimmung vermieden, aber ohne Vorbedacht hat es eine eigene Begriffsbestimmung unterlassen.

Zweifellos sind Kauffahrteischiffe im Sinne des sog. Seeunfallsgesetzes alle einem Seeschifffahrtsgewerbebetriebe dienenden Privat- und Staatsschiffe, also auch die Bergungsdampfer, die Schiffe der Lootsengesellschaften und sämmtliche Fischerboote, die in See gehen, ferner Kabelleger, Eisbrecher (falls sie bis in See gehen) etc.

Zweifellos sind keine Kauffahrteischiffe die Kriegsschiffe und sonstigen unter der Kriegsflagge fahrenden Schiffe, wie Transportschiffe und die Lustyachten deutscher Fürsten.

Zweifelhaft ist es, ob die zu wissenschaftlichen Forschungen oder zu Entdeckungszwecken in See gesandten Schiffe als Kauffahrteischiffe im obigen Sinne zu gelten haben.

Ins Schiffsregister gehören diese Schiffe nicht (weil sie nicht zum Erwerb durch Seefahrt dienen), aber man findet sie doch darin, während die Fischereifahrzeuge von mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt, welche fraglos ins Schiffsregister gehören, dort regelmässig fehlen.

Kraft besonderen Gesetzes zählen zu den Kauffahrteischiffen noch alle seegehenden deutschen Lustyachten und die für ausländische Rechnung erbauten Seefahrzeuge (also auch Bagger und Schwimmdocks und Kriegsschiffe), solange sie noch ausschliesslich deutsches Eigenthum sind, obgleich kein Mensch diese Schiffe Kauffahrteischiffe nennt.

Dagegen sind keine Kauffahrteischiffe die nicht zur Seefahrt, sondern anderweitig verwendeten Seeschiffe.

Wäre es nicht vielleicht richtiger gewesen, an Stelle des abusiven Begriffes Kauffahrteischiff im Sinne des Seeunfallsgesetzes die unter dieses Gesetz fallenden Schiffe aufzuzählen oder doch die nicht unter das Gesetz fallenden Schiffe namhaft zu machen?

Würde die mit Verlust von Menschenleben verbundene Kollision zwischen einem Leuchtschiffe in See und einem staatlichen Lootsenschiffe der seeamtlichen Untersuchung unterliegen?

Die Frage scheint zweifelhaft, obgleich beide Schiffe die deutsche Flagge führen und beide vielleicht von einem patentirten deutschen Schiffer geführt werden.

Der deutsche Schiffer etc. unterliegt der gewerbepolizeilichen Haftung — kraft Spruchs des Seeamtes — ohne Weiteres, wenn er den Seeunfall selbst oder auch nur die Folgen desselben für ein deutsches Kauffahrteischiff irgendwo in der Welt, für ein ausländisches Kauffahrteischiff lediglich innerhalb der deutschen Küstengewässer (ein unbestimmter Begriff!) verschuldet hat; er unterliegt ihr unter der ferneren Voraussetzung, dass die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist, wenn er den Seeunfall oder dessen Folgen für ein ausländisches Kauffahrteischiff ausserhalb der deutschen Küstengewässer verschuldet hat.

Warum diese zweite Voraussetzung auch in dem Falle gelten soll, wo er nicht Führer des ausländischen Kauffahrteischiffes war, ist schwer erfindlich. Man braucht, um einen Seeunfall zu verschulden, sogar überhaupt nicht an Bord des betreffenden Schiffes zu sein.

Seeunfall im Sinne des Gesetzes ist jedes ausserhalb des gewöhnlichen Laufes der Dinge, abweichend vom ordnungsmässigen Gang der Dinge, eintretende Ereigniss, also jedes aussergewöhnliche Ereigniss, welches nachtheilige Folgen für Menschen, Schiff, Güter oder Reise nach sich zieht. Dass eine äussere Kraft ihre Wirkung geäussert habe, ist nicht erforderlich. Auch innerer Verderb kann einen Seeunfall darstellen.

Z. B. ein Schiff läuft, weil seine Bodenplanken verrottet sind, bei schönstem Reisewetter allmählich voll Wasser und sinkt, ein schadhafter Kessel explodirt etc. Das sind innere Fehler, nicht von aussen her kommende Ursachen.

Seeunfall ist ein Unfall, der ein zur Seefahrt bestimmtes Schiff trifft. Der Schauplatz braucht nicht die See zu sein. Z. B. Kollision auf einem Flusse zwischen einem Seeschiff und einem Flussschiff, einem Ponton etc. ist ein Seeunfall. Das Schiff braucht noch nicht in See gewesen zu sein, ja noch nicht einmal das Flaggenrecht zu haben, weil es eben noch gar nicht fertig gebaut ist. Z. B. Kollision oder Kentern beim Stapellauf auf dem Flusse ist ein Seeunfall. Wäre es da nicht richtiger gewesen, von Unfall statt von Seeunfall zu reden?

Die Thatsache des Eintritts der gewerbepolizeilichen Haftung ist an die Voraussetzung der Verschuldung eines Seeunfalles durch den Schiffer etc. geknüpft. Es muss ein Kausalnexus zwischen Schuld und Unfall bestehen. Fehlt dieser ursächliche Zusammenhang, so kann auch von einer gewerblichen Haftung keine Rede sein. Der Schiffer etc. mag sich schwere Verbrechen zu Schulden kommen lassen, sein Patent muss ihm belassen werden, so lange kein Seeunfall die Folge seiner Thaten war. Die Schuld muss überdies einen besonderen Charakter tragen, um die gewerbepolizeiliche Haftung ins Leben rufen zu können. Sie muss in dem Mangel solcher Eigenschaften bestehen, welche zur Ausübung des Seeschiffer- etc. Gewerbes erforderlich sind. Ohne diese Qualifikation der Schuld keine gewerbliche Haftung trotz Kausalnexus zwischen Unfall und Schuld!

Dieses letztere Requisit ist ganz und gar in der Ordnung und entspricht vollkommen dem Rechtscharakter der gewerbepolizeilichen Haftung. Kein Mensch ist infallibel, und nicht jeder verschuldete Seeunfall darf eine Haftung im Sinne des Gewerberechtes hervorrufen.

Das erstere Requisit ist ganz und gar nicht in der Ordnung. Denn die Unfähigkeit oder Unwürdigkeit des Schiffers etc. zum Gewerbebetriebe kann in ganz eklatanter Weise zu Tage treten, ohne dass ein Seeunfall eingetreten ist.

Ein unter Polizeiaufsicht stehender, mit Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte bestrafter Schiffer etc., der im Seeverkehr fortgesetzt als Gewerbetreibender praktisch thätig ist, ist eine nationale Blamage.

Dass der deutsche Gesetzgeber die Möglichkeit eines solchen Zustandes zugelassen hat, ist eine tief bedauerliche und beschämende Thatsache, welche der wohlthätigen Hebung des Standesbewusstseins und der Hochhaltung der Standesehre der Schiffer etc. nur nachtheilig entgegenwirken kann.

Was dem Lootsen nach § 53 der Gewerbeordnung recht ist, das sollte dem Schiffer etc. füglich billig sein.

Auch kann bei zweifelloser moralischer und intellektueller Integrität ein Defekt in den erforderlichen physischen Eigenschaften derart die Diensttauglichkeit des Schiffers etc. ganz ohne sein Verschulden beeinträchtigen, dass seine fernere ungestörte Belassung im Stande der gewerbetreibenden Berufsgenossen als mit den Interessen der Sicherheit der Seefahrt unvereinbar erscheint.

Warum muss erst gewartet werden, bis ein Unfall hierdurch verursacht ist, bevor das Gesetz sozusagen durch exheredatio bona mente eingreift?

II.

Der Vollzugsakt der Haftung des Schiffers etc. ist die sog. Patententziehung durch den Spruch des Seeamts. Sie steht im Ermessen des Seeamts und ist insoweit rein fakultativ, aber sie ist an die Voraussetzung des Formalaktes des Antrages seitens des Reichskommissars geknüpft. Sie ist ferner definitiv und kann erst nach einjähriger Dauer durch Rehabilitirung des Schiffers etc. seitens des Reichsamts des Innern wieder ausser Kraft gesetzt werden. Sie ist endlich absolut, insofern sie — abgesehen von der Bestimmung, dass der Steuermann auf grosser Fahrt (nur diesen kennt das Gesetz) zugleich stets Schiffer auf kleiner Fahrt ist — ohne Unterscheidung in der Ausdehnung der Fahrten wirkt.

Gegen jede dieser starren Schranken, welche die Patententziehung zu einem überaus unelastischen Zwangsmittel gestalten, reagiren seit Langem Bedürfniss wie Gerechtigkeitssinn — mit Recht.

Es erscheint angebracht, für gewisse Fälle, z. B. unentschuldigte Verletzung der Beistandspflicht nach einer Kollision, der Patententziehung einen obligatorischen Charakter zu verleihen.

Es erscheint zweckmässig, eine Abstufung der Haftung nach Art, Zeit und Ort (Fahrt) ins Leben zu rufen. Mag es immerhin seine Bedenken haben, dem Seeamte die Befugniss zur Verhängung von Geldstrafen (ein dem Gewerberecht keineswegs fremdes Zwangsmittel) einzuräumen, so ist doch schwer erfindlich, warum die im Vergleich zur Patententziehung milde Form der Rüge vom Gesetze nicht offen gelassen ist. Die Vermuthung liegt nahe, dass der wenig klare Begriff des „Irrthums in der Beurtheilung“ (error in judgement) seine Entstehung nicht zum Geringsten dieser Lücke im Gewerberecht verdankt. Dieser Ausdruck findet Verwendung, bald um ein geringes vertretbares Verschulden, bald um ein unvertretbares leichtes Verschulden bei Gefahr im Verzuge, bald um die seelische Einwirkung äusserer Verhältnisse, welche nothwendig die menschliche Erkenntniss trüben (vis major), zu bezeichnen. Wo die Kassirung des Patentes eine übertriebene Härte in sich bergen würde, liegt sicherlich in der Suspension auf gewisse Zeit das an-

gemessene Strafäquivalent für die verübte That. Denn diese bietet den Vorzug einer festen Grenze gegenüber der unsicheren, ungewissen Abkürzung der Dauer der Kassation durch die Rehabilitirung. Sie schafft Recht an Stelle der Aussicht auf Gnade.

Der Schiffer oder Steuermann, der auf grosser Fahrt sich nicht bewährt hat, mag auf kleiner oder Küstenfahrt immerhin eine brauchbare Kraft sein. Wer als Maschinist I. Klasse nicht geeignet ist, ist darum noch nicht unfähig, als Maschinist II. oder III. Klasse zu fahren.

Wer dies leugnet, dürfte schwerlich der Verschiedenheit in Bedingung und Inhalt des Wirkungskreises jener Klassen von Gewerbetreibenden die gebührende Rechnung tragen.

Der Vorgang des Auslandes und die dort gemachten guten Erfahrungen sollten füglich nicht dauernd ausser Acht gelassen werden.

Am meisten Odium hat in den Kreisen der Betheiligten die Normirung der Patententziehung und in Verbindung damit die des Beschwerderechts hervorgerufen. Die drei in Frage stehenden Rechtssätze lauten: Keine Patententziehung ohne Antrag, ohne Patententziehung kein Beschwerderecht des Gewerbetreibenden, ohne Ablehnung des Antrages auf Patententziehung kein Beschwerderecht des Reichskommissars.

Der häufig mit dem Staatsanwalt in Parallele gestellte Reichskommissar unterscheidet sich wesentlich von jenem. Er hat kein Anklagemonopol, vielmehr verfügt der Vorsitzende von selbst die Untersuchung, und zwar entweder kraft Rechtsgebots oder auf Anordnung des Reichskanzlers oder nach freiem Ermessen, immer aber von Amtswegen. Dagegen ist sein Antrag auf Patententziehung die conditio sine qua non für einen die Entziehung der Befugniss zur Gewerbeausübung aussprechenden Spruch des Seeamtes. Das Seeamt ist machtlos und kann den wahren Schuldigen nicht treffen, sobald der Reichskommissar den sachlich gebotenen Antrag zu stellen unterlässt. Diese Knebelung der Thätigkeit des Seeamtes durch einen Willensakt des Reichskommissars dürfte dem Existenzzwecke der Seeämter wenig entsprechend sein.

Andererseits kann der Seeamtsspruch durch die Beurtheilung eines Seeunfalls und die Kundgabe seiner Ansicht über die Handlungen oder Unterlassungen eines Gewerbetreibenden, auch wenn er den etwa gestellten Patententziehungsantrag des Reichskommissars verwirft, jenen moralisch tödten, ohne dass dem Betroffenen die Möglichkeit der Beschreitung einer zweiten Instanz freigestellt ist.

Auch das ist kein gesundes Verhältniss.

Endlich verführt die Beschränkung des Beschwerderechtes des Reichskommissars diesen bei einer im Laufe der Untersuchung zwischen ihm und dem Seeamte hervorgetretenen Meinungsverschiedenheit leicht dazu, von seinem Antragsrechte einen dem Willen des Gesetzes widersprechenden Gebrauch zu machen, um nur dem Eintritte des Oberseeamts freie Bahn zu schaffen.

Nun darf aber im Interesse der öffentlichen Moral der gute Name und fleckenlose Ruf eines Seemannes nicht als Experimentalobjekt benutzt werden, um einer interessanten (vielleicht auch sehr uninteressanten) nautischen Frage (Streitfrage ist möglicherweise schon zu viel gesagt) durch Beantwortung seitens des Oberseeamtes die Weihe der höchsten Instanz zu verschaffen.

Trotzdem ist wiederholt von Reichskommissaren die Stellung eines Patententziehungsantrages geradezu mit der Absicht, einen oberseeamtlichen Spruch zu provoziren, motivirt.

Ein lehrreiches Beispiel bietet der Spruch des Hamburger Seeamtes vom 22. Dezember 1883 in Sachen des Schooners Catharina, Kapitän Giese.

Derselbe lautet:

Verhandlungen des Seeamts zu Hamburg
in Sachen der „Catharina", Kapt. Giese.
Spruch vom 22. Dezember 1883.

„Der Verlust des deutschen Schooners „Catharina", welcher am 13. Dezember 1883 gegen Mittag von der Besatzung unweit Ameland auf hoher See verlassen wurde, ist dadurch verursacht, dass das Schiff in orkanartigem Sturm durch eine schwere Sturzsee auf die Steuerbordseite geworfen wurde, hierdurch der Pflastersteinballast überging und in Folge dessen behufs Aufrichtung des Schiffes das Kappen der Masten sich vernothwendigte, welches die Manövrirunfähigkeit des Schiffes herbeiführte.

Schiffer nnd Mannschaft trifft kein Verschulden dafür, dass sie bei sinkendem Barometerstande in stürmischem Wetter das Wrack verliessen.

Dem Schiffer Barthold Johann Giese aus Cranz ist, dem entgegenstehenden Antrage des Reichskommissars ungeachtet, die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen.

Thatbestand.

Der Thatbestand, wie er sich in der Hauptverhandlung durch die Beweisaufnahme ergeben hat, war in Kurzem der folgende: Die „Catharina", Unterscheidungssignal KLPW., hatte in Havre 70 Tons Pflastersteine als Ballast eingenommen, um nach Newcastle zu segeln. Wenngleich auf früheren Reisen das Schiff häufig nur 35 Tons Ballast eingehabt hatte, so entschloss sich Kapitän Giese doch mit Rücksicht auf die Jahreszeit, zu grösserer Sicherheit die doppelte Anzahl Tons einzunehmen. Der Ballast war im Schiff völlig eben gestaut, dagegen war derselbe nicht abgeschottet. Die Klasse des Schiffes * 3. 3. A 1. 1. lief noch bis zum Dezember des Jahres 1884. Am 8. Dezember verliess die „Catharina" Havre. Am 10. Dezember wurde das Wetter stürmisch, die kleinen Segel dementsprechend festgemacht und am Morgen des 11. Dezember ein doppeltes Reff in das Grosssegel genommen, während Fock und Obermarssegel festgemacht wurden. Um $5^1/_2$ Uhr Morgens sprang der bis dahin südwestliche Wind auf NW. Nach dem Besteck und den Lothungen befand sich das Schiff um Mittag des 11. Dezember auf 53^0 34′ NBr. und 3^0 OL. von Greenwich. Das Barometer war im Steigen begriffen. Die „Catharina" führte doppelt gerefftes Grosssegel, Untermarssegel, Gross- und Vorstengestagsegel, sowie die Sturmfock. Um 12 Uhr in der Nacht vom 11. auf den 12. Dezember wurde das Schiff gehalst und lag nun unter Backbordhalsen. Das Barometer, welches Abends 8 Uhr noch auf 29,70 gestanden hatte, war bis auf 29,30 gefallen. Das Schiff arbeitete bei zunehmendem NW-Sturm und hoher See schwer, und wurden alle Segel bis auf das dichtgereffte Grosssegel festgemacht. Gegen 8 Uhr Morgens am 12. Dezember wuchs der Sturm

zum Orkan an und bekam die „Catharina“ mehrere schwere Sturzseen über. Um 9 Uhr traf eine schwere See, welche quer von Backbord überkam, das Schiff, welches dadurch so stark übergeworfen wurde, dass der Ballast überging und die „Catharina“ sich mit einer Schlagseite von etwa 45° nach Steuerbord neigte. Es war unmöglich, zu halsen, denn es wehte so stark, dass die aus 7 Mann bestehende Besatzung, welche sich vollzählig auf Deck befand, genöthigt war, sich festzuhalten, um nicht über Bord geworfen zu werden. An ein Zurücktrimmen der Ladung war bei der schrägen Lage des Schiffes nicht zu denken, und war man daher genöthigt, die Masten zu kappen, um das Kentern des Schiffes zu verhüten. Nachdem beide Masten gekappt waren, richtete sich die „Catharina“ so weit auf, dass dieselbe nur noch etwa 1 Fuss Schlagseite behielt. Während der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember nahm der Sturm und der Seegang ab, und die Luft klarte etwas auf.

Das Schiff trieb seit dem Kappen der Masten vor einigen zusammengeschossenen und befestigten Buchten der beiden Schlepptrossen, an die noch je ein Leesegel gebunden war, und welche dann über den Backbordbug ausgesteckt worden waren, vor dem NW-Sturm ungefähr nach SO. z. O. ab, und wurde dementsprechend am Morgen des 13. Dezember um $6^1/_2$ Uhr das Feuer von Ameland im S. z. O. pr. Comp., in ca. 14 Seemeilen Abstand, gesichtet. Man setzte eine Nothflagge und um $7^1/_2$ Uhr kam das Boot des nach Havre bestimmten Hamburger Dampfers „Wieland“ längsseits von der „Catharina“. Da dieselbe aber bis jetzt noch nicht leck geworden war und die Luft zu dieser Zeit nach besserem Wetter aussah, so lehnte die Besatzung es ab, ihr Schiff zu verlassen. Dagegen verweigerte der Offizier im Boote des „Wieland“, die „Catharina“ ins Schlepptau zu nehmen. Nachdem das Boot dann zum Dampfer zurückgekehrt war, wurden an Bord der „Catharina“ die Schlepptrossen eingeholt, am Stumpf des Fockmastes ein Paar Segel gesetzt und dann ein nördlicher, und später, als man bemerkte, dass die Abtrift eine zu grosse sei, ein nordöstlicher Kurs gesteuert; auch wurde der Ballast gerade gestaut, die Ankerketten auf Deck geholt und die Anker klar gemacht. Allein schon um 11 Uhr wurde die Luft wieder dick, der Sturm nahm aufs Neue zu und riss eins der beiden beigesetzten Segel fort. Auch begann das Barometer, welches während der Nacht gestiegen war, wieder zu fallen. Als daher der von Kapitän Pein geführte Hamburger Dampfer „Catania“ in Sicht kam, trat die gesammte Mannschaft an den Kapitän und den Steuermann mit dem Ersuchen heran, das Schiff nunmehr zu verlassen, um wenigstens das Leben zu retten, da, wenn der Wind wieder auf NW. gehen würde, zu befürchten stand, dass die „Catharina“ auf den Strand treiben werde, dann aber eine Rettung kaum zu erhoffen sein dürfte. Ebenfalls sei die Aussicht, vorher noch ein anderes Schiff zu treffen, sehr ungewiss, wie auch die, dass in einem solchen Falle der „Catharina“ Hülfe geleistet werden würde. Kapitän Giese und Steuermann Claudius verschlossen sich der Triftigkeit solcher Gründe nicht, und man zeigte daher der „Catania“ eine Nothflagge. Letztere sandte ein Boot, in welches die Besatzung der „Catharina“ sich mit ihren besseren Effekten sowie dem Chronometer und den Schiffspapieren begab, nachdem die Bitte, das Wrack einzuschleppen, vom Führer der „Catania“ im Hinblick auf die zunehmende Windstärke abgelehnt worden war. Die Pumpen der „Catharina“, welche um 8 oder 9 Uhr Morgens zuletzt angesetzt worden waren, hatten in etwa

50 Schlägen lenz geschlagen. Die beiden Boote des Schiffes standen noch auf Deck.

Der Reichskommissar hatte, nachdem er erklärt hatte, an die Zeugen keine weiteren Fragen zur Aufklärung des Sachverhalts stellen zu wollen, die Vertagung der weiteren Verhandlung beantragt, weil er sich aus den Akten Information nehmen müsse, bevor er in der Lage sei, sich darüber zu erklären, ob er einen Antrag auf Entziehung der Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes gegen den Schiffer Giese oder den Steuermann Claudius einzubringen habe. Das Seeamt hat darauf beschlossen, dass, da die Beweisaufnahme in einheitlicher Verhandlung stattgefunden habe und inhaltlich einfacher Natur sei, auch das Seeamt sich in der Lage sehe, auf Grund derselben sofort seinen Spruch abzugeben, demnach die erbetene Frist entbehrlich erscheine, dem Antrage des Reichskommissars nicht Folge zu geben sei.

Der Reichskommissar hat sodann den Antrag gestellt, den Offizier des „Wieland", welcher im Boot längsseits der „Catharina" gekommen sei, darüber als Zeugen zu vernehmen, warum die Leistung von Schleppdiensten seitens des „Wieland" an die „Catharina" von ihm verweigert sei, und falls sich hierbei ergeben sollte, dass jener Offizier nur auf höheren Befehl gehandelt habe, auch denjenigen Vorgesetzten zu vernehmen, welcher diesen Befehl ertheilte. Zur Motivirung dieses Antrages hat der Reichskommissar angeführt: die „Catharina" habe sich nicht in allzu grosser Entfernung von Texel, welches man wahrscheinlich habe erreichen können, befunden.

Das Seeamt hat hierauf beschlossen, auf diesen Antrag nicht einzugehen, weil die Entscheidung der Frage, ob der „Wieland" im Stande gewesen sei, die „Catharina" nach Texel einzuschleppen, für die Entscheidung der hier zur Verhandlung stehenden Frage, ob den Schiffer Giese oder den Steuermann Claudius ein Verschulden an dem Untergange treffe, irrelevant erscheine, weil ferner der Führer des „Wieland" durch Absenden des Bootes zur Rettung der auf der „Catharina" gefährdeten Menschenleben den Pflichten der Menschlichkeit gehorcht habe, während es einem Passagierdampfer von vornherein nicht zugemuthet werden könne, ein treibendes Wrack einzubugsiren, und vorliegenden Falls um so weniger habe zugemuthet werden können, bei schwerem NW-Sturm die Einfahrt von Texel zu forciren, weil endlich, selbst wenn der Bugsirdienst möglich gewesen wäre, die Ausführung desselben nicht eine Pflicht des Führers des „Wieland" gewesen wäre, so wenig wie aus der Unterlassung desselben ein Beschuldigungsgrund gegen den Kapitän der „Catharina" hergeleitet werden könne.

Nunmehr hat der Reichskommissar gegen den Schiffer Giese den Antrag auf Entziehung der Berechtigung zur Ausübung des Schiffergewerbes eingebracht und denselben damit begründet, dass, da ihm die Befristung seines Antrages und hiermit die zur Ueberlegung nothwendige Zeit abgeschlagen sei, er nicht in der Lage sei, sich ein Urtheil über die wahren Ursachen des Unterganges der „Catharina" zu bilden. Er müsse daher wünschen, dass die höhere Instanz mit der Sache befasst werde. Für die Realisirung dieses Wunsches gäbe es kein anderes Mittel als den Patententziehungsantrag gegen den Schiffer. Uebrigens wolle er hinzufügen, dass der Grund des Uebergehens der Ladung ihm in der fehlerhaften Stauung des Ballastes gelegen zu haben scheine.

Gründe.

Die Ursache des obenstehend geschilderten Seeunfalls lag nach Ansicht des Seeamts zweifellos in erster Linie in dem Umstande, dass das Schiff in einem orkanartigen Sturm auf die Steuerbordseite geworfen wurde und in Folge davon der Pflastersteinballast überschoss. Dieses Vorkommniss stellt sich als ein Ereigniss elementarer Gewalt dar, und es kann nach Ueberzeugung des Seeamts dem Schiffer Giese nicht mit Fug der Vorwurf gemacht werden, dass die Stauung des Ballastes in fehlerhafter Weise stattgefunden habe. Der Ballast bestand aus Pflastersteinen und war mittschiffs in gleicher Fläche getrimmt. Dieses Verfahren entspricht einem allgemeinen Seemannsgebrauche, von welchem Schiffer Giese um so weniger Veranlassung hatte abzugehen, als Pflastersteine ein Ballastobjekt sind, welches, in gerader Ebene gestaut, sich so fest fügt und in sich selbst einen so starken Halt besitzt, dass die Gefahr des Ueberschiessens erfahrungsgemäss als ausgeschlossen angesehen und zur Abschottung im praktischen Leben, soweit den Beisitzern des Seeamts bekannt, nie geschritten wird. Es bedurfte in der That auch eines ganz auffallend starken Neigungswinkels beim Ueberholen der „Catharina“ nach Steuerbord, um das ausserhalb der gewöhnlichen seemännischen Berechnung liegende Uebergehen des Ballastes auf der „Catharina“ herbeizuführen. Weit entfernt, dem Schiffer Giese daher aus der Art der Stauung der Pflastersteine einen Vorwurf zu machen, ist es ihm vielmehr zum Lobe einsichtiger Voraussicht anzurechnen, dass er, um seinem Schiffe grössere Steife zu geben, ein doppelt so grosses Quantum einnahm, als der „Catharina“ früher regelmässig gegeben war.

War aber, nachdem das Schiff auf die Seite geworfen war, ein Herumhalsen desselben zum Zwecke der Beseitigung der Schlagseite oder ein Zurücktrimmen des Ballastes bei den obwaltenden Witterungsverhältnissen nicht möglich — und es liegt kein Grund vor, in dieser Hinsicht die Wahrheit der Angaben des Kapitäns in Zweifel zu ziehen, wobei noch der Umstand nicht ausser Augen zu lassen ist, dass, wenn das Halsen angängig und erfolgreich gewesen wäre, der Ballast möglicher Weise nach der anderen Seite hätte überschiessen und das Schiff zum Kentern bringen können —: so muss das Kappen der Masten als die allein nautisch gerechtfertigte Maassregel zur Verhütung des Kenterns des Schiffes bezeichnet werden. Hierdurch wurde die „Catharina“ unvermeidlicher Weise manövrirunfähig und blieb, so lange der Sturm die Errichtung eines Nothmastes nicht zuliess, ein Spielball der Wellen.

Wenn Kapitän Giese trotz des hülflosen Zustandes seines Schiffes hiernach sich weigerte, dasselbe zu verlassen, als das Boot des „Wieland“ zur Hülfe herankam, so verdient dies Ausharren auf seinem Posten gewiss volle Anerkennung. Diese Anerkennung kann auch dadurch nicht geschmälert werden, dass nach der eigenen Angabe des Kapitäns Giese sein Schiff damals, wie überhaupt bis zum endlichen Verlassen, kein Wasser machte und bei dem damaligen Umschlag der Witterung zum Besseren der Zustand der „Catharina“ der Hoffnung auf Bergung nicht entgegenstand. Denn die Dichtigkeit des Rumpfes konnte sein Schiff nicht vor der hauptsächlichen Gefahr, welche ihm drohte, bewahren, der Gefahr nämlich, auf die holländische Küste zu treiben und dort zu stranden. Er gehorchte daher nicht nur der Noth, sondern erfüllte seine Pflicht, für die Rettung der ihm anvertrauten

Menschenleben nach Kräften zu sorgen, wenn er, als das Wetter sich wieder verschlimmerte, dem Drängen seiner Mannschaft nachgab und die Gelegenheit zur Rettung, welche sich ihm bei Annähern der „Catania“ bot, nicht ungenützt vorübergehen liess. Es wäre ein Beweis mangelhafter Gewissenhaftigkeit und ungenügenden Pflichtbewusstseins gewesen, wenn er sein entmastetes, manövrirunfähiges Schiff und das Leben der Besatzung im blinden Vertrauen darauf, im letzten Augenblicke noch anderweitige Hülfe zu bekommen, trotz zunehmenden Sturmes, worauf das Fallen des Barometers deutete, und trotz bevorstehender Nacht der Gefahr des Strandens und des vielleicht sicheren Unterganges ausgesetzt hätte. Aus welchen Gründen der Offfzier des „Wieland“ den Schleppdienst ablehnte, kann hier füglich unerörtert bleiben, da ohne Weiteres klar ist, dass es ein höchst verantwortliches und gefährliches Unternehmen gewesen wäre, wenn der Führer dieses Schiffes den Versuch gemacht haben würde, die bei schwerem W- resp. NW-Sturm exponirte und gemiedene Einfahrt von Texel zu forciren. Bei einem unglücklichen Ausgang dieses Wagnisses wäre es dem Kapitän des „Wieland“ schwerlich gestattet gewesen, in dem Versuche der Bergung des Wracks eine Rechtfertigung dafür zu suchen, dass er die Sicherheit seines Schiffes und das Leben seiner Mannschaft und Passagiere aufs Spiel setzte. Es darf nicht vergessen werden, dass der Schleppzug muthmaasslich erst bei Nachtzeit die Einfahrt von Texel überall erreicht haben würde. Wünschenswerth wäre es gewiss gewesen, dass die „Catharina“ mit einigen Rettungsgürteln ausgerüstet gewesen wäre, obgleich dieselben in diesem Falle offenbar nicht von Nutzen gewesen wären.

Musste nach allem diesem das Seeamt zu dem Schlusse gelangen, dass der Antrag des Reichskommissars, dem Schiffer Giese die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, sachlich unbegründet war, so kann es bei Ablehnung desselben nicht umhin, seiner Ansicht Ausdruck zu leihen, dass es die Motivirung des Antrags des Reichskommissars geradezu als verwerflich betrachtet. Es kann nach der Ueberzeugung des Seeamts nicht in der Absicht des Gesetzes liegen, den guten Ruf und die ökonomische Existenz eines Schiffers durch Patententziehungsanträge aus weiter keinem Grunde zu bedrohen, als weil der Reichskommissar sich nicht darüber klar ist, ob ein menschliches Verschulden bei einem Seeunfalle vorgelegen hat oder nicht. Denn ist es schon in ungewissen Fällen am Platze, dem Angeschuldigten die Wohlthat des Zweifels angedeihen zu lassen, so liegt nach der Ueberzeugung des Seeamts im vorliegenden Falle der Ausschluss eines menschlichen Verschuldens so sehr ausserhalb des Bereiches begründeter Zweifel, dass die Beisitzer des Seeamts keinen Anstand genommen haben, als Ursache des in Frage stehenden Seeunfalles lediglich die Gefahren der See anzuerkennen. Die Beisitzer sind der Meinung gewesen, dass dieses Resultat der Beweisaufnahme jedem praktischen Seemanne ohne Weiteres einleuchten müsse. Und das Seeamt hat daher den Vertagungsanträgen des Reichskommissars kein Gehör schenken zu dürfen geglaubt. Es hat sich hierbei auch von der Erwägung leiten lassen, dass die Vertagung der Verhandlung, behufs Gewährung einer Ueberlegungsfrist an den Reichskommissar, eine Ausnahme bilden müsse, die durch ausreichende Gründe gestützt werden müsse, z. B. durch langwierige, verwickelte, zeitlich und örtlich getrennte Beweisaufnahmen, das Vorliegen technisch schwieriger Erörterungen u. w. d. a.

Auch darf schliesslich darauf hingewiesen werden, dass der Reichskommissar am Mittag des 21. Dezember Kenntniss davon hatte, dass sich am Nachmittage der Schiffer Giese mit seinem Journal und seiner Mannschaft im Seeamte sistiren werde, und daher im Stande war, am Morgen des 22. Dezember schon eine Stunde vor der um 10 Uhr beginnenden Verhandlung von den vorläufigen Erklärungen des Kapitäns Giese Kenntniss zu nehmen, wenn er es nicht vorzog, dies noch am Abend des 21. Dezember zu thun. Die Beisitzer des Seeamts haben übrigens diese Kenntniss des Thatbestandes, welche sie zur sofortigen Abgabe des Spruches befähigte, erst in der öffentlichen Verhandlung vom 22. Dezember erlangt.

Eine untergeordnete, aber nicht unerwähnt zu lassende Folge der Gewährung derartiger Vertagungsanträge besteht übrigens in der erhöhten Belastung des Fiskus mit Zeugengebühren und weiteren Entschädigungen für Aufenthalts-, Zehrungs- etc. Kosten oder für den Verlust entgangener Heuern an alle diejenigen Personen, deren Mitwirkung im neuen Verhandlungstermin sich vernothwendigt. Dabei ist unberücksichtigt gelassen, dass der Ersatz für die geschädigten Interessen in der Regel ganz unzulänglich sein wird und in nicht seltenen Fällen mit der Entfernung der Auskunftspersonen aus dem Sitzungssaale die Einbusse ihrer ferneren Mitwirkung im seeamtlichen Verfahren verbunden ist, weil ausser dem Ersuchen an das zuständige Gericht um Verhängung einer Geldstrafe wegen Nichterscheinens der Geladenen im Termin das Seeamt keine Zwangsmittel besitzt, die Vollständigkeit der aufgehobenen Verhandlung später wieder herzustellen.

Alle diese Gründe mahnen zu einer maassvollen Ausübung des Rechts auf Ueberlegungsfristen und einer Beschränkung der Befristung von Patententziehungsanträgen auf die Fälle ausreichender Begründung. Eine solche hat, wie gesagt, das Seeamt im vorliegenden Falle nicht anzuerkennen vermocht. Es war hiernach, wie geschehen, zu erkennen.

Bemerkenswerth ist, dass in diesem Falle der Reichskommissar die selbst präparirte Gelegenheit zur Ausübung des Beschwerderechtes unbenutzt gelassen hat.

Befreit man das Beschwerderecht des Reichskommissars von der lästigen formalen Schranke der Ablehnung eines Patententziehungsantrages, so werden derartig anstössige Anträge mit ähnlichen Motivirungen von selbst verschwinden. Und das wäre ein Segen.

III.

Dem seeamtlichen Verfahren fehlt die processuale Cäsur.

Der Schiffer etc., welcher bis zur Beendigung der Untersuchung als verantwortliche Auskunftsperson unter Zeugnisszwang seine Aussagen gemacht und als Beweismittel (in der Regel unter Aussetzung der Beeidigung bis zum Schlusse der Untersuchung) gedient hat, sieht sich plötzlich durch den Antrag des Reichskommissars in eine einem Angeklagten analoge Stellung gedrängt. Eine Anklageschrift wird ihm nicht behändigt, eine Vorbereitungsfrist für die Vertheidigung, die er sozusagen aus dem Handgelenk liefern muss, ist ihm nicht gesetzt, seine Stellung als Partei fliesst mit derjenigen als Beweismittel bis zum Augenblick der Antragsstellung des Reichskommissars auf Patententziehung ineinander. Das ist hart und nicht nothwendig, wie dies z. B. das französische Verfahren zeigt. Die Scheidung

des Verfahrens in eine Untersuchung und eine je nach dem Ergebnisse derselben auf Grund einer Anklageschrift sich daran anschliessende Schlussverhandlung dürfte eine klarere Situation für den Haftpflichtigen schaffen, als das heutige Verfahren sie bietet. Wo die Untersuchung keinen Stoff für die gewerbepolizeiliche Haftung liefert, ist jene Scheidung überflüssig und eine formell gesonderte Schlussverhandlung kein Bedürfniss.

Unvollständig sind die Vorschriften über das Meldewesen im seeamtlichen Verfahren (§ 14 des Seeunfallgesetzes).

Zur Seeunfallsanzeige verpflichtet sind nur die für Aufnahme der Verklarungen zuständigen Gerichte, die Hafen-, Strand- und Schiffsregisterbehörden sowie die Seemannsämter.

Dazu kommt noch § 57 des Unfallversicherungsgesetzes für die Seeleute der Schiffsführer. Aber dessen Unfallmeldepflicht besteht nur gegenüber dem Seemannsamt bezw. der Ortspolizeibehörde und bezieht sich nur auf Tödtungen und Körperverletzungen, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen oder den Tod zur Folge haben.

Befreit von der Anzeigepflicht gegenüber dem Seeamt sind sonach: die Strafgerichte, die Polizei, die Staatsanwaltschaft, die Lootsenbehörden, die Telegraphenämter, die Schiffer und die Rheder. Letztere vier Personenkreise sind nun gerade diejenigen, von denen ein Unfall aus erster Hand zu erfahren ist. Von der Schleunigkeit der Meldung hängt aber in sehr vielen Fällen die Möglichkeit der Ermittelung der wahren Ursachen des Seeunfalls sowie aller mit demselben zusammenhängenden Thatumstände ab (§ 4 des Seeunfallgesetzes). Das Fluktuiren der seemännischen Bevölkerung entzieht schon wenige Tage nach Beendigung der Reise dem Seeamte häufig die werthvollsten Beweismittel, und gelingt es, nach Aufwendung vieler Zeit, Kosten und Mühe, die verschwundenen Zeugen aufzufinden und zu sistiren, so hat ihre Beweiskraft erheblich gelitten, „weil sie es jetzt nicht mehr so genau wissen“. Bei Unauffindbarkeit der zur Lösung der Aufgaben des Seeamtes nöthigen Zeugen liefert der Spruch schliesslich Muthmassungen anstatt schlussfähiger Thatsachen.

Die weitere Ausgestaltung des Meldewesens im seeamtlichen Verfahren und die Beschaffung einer generellen Publizität aller irgendwie erheblichen Seeunfälle ist auch zur Wahrung anderer als der blos gewerbepolizeilichen Interessen ein unverkennbares Bedürfniss. Dafür statt längerer Auseinandersetzungen nur zwei Beispiele!

Erstes Beispiel (Entscheidungen der Seeämter Band IV. No. 47):

> Am 12. Oktober 1881 verbrühte der Trimmer Wieckhorst im Kessel der Donkey-Maschine des der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft gehörigen Dampfers „Holsatia“.
>
> Im Juli 1882 verurtheilte die Straftkammer I des Landgerichts der freien und Hansestadt Hamburg den Maschinisten Michaelis dieserhalb wegen fahrlässiger Tödtung und sprach den Maschinisten Köpke frei. Das Seeamt erfuhr diesen Seeunfall erst am 9. Juli aus einem Zeitungsreferat. Das Ergebniss der angestellten seeamtlichen Untersuchung war die Patententziehung für den Maschinisten Köpke und die Patentbelassung für den Maschinisten Michaelis. Der unschuldig verurtheilte Michaelis wurde im

Wege der auf Grund des Seeamtsspruches erfolgten Wiederaufnahme des Strafverfahrens später freigesprochen.

Zweites Beispiel (Entscheidungen des Seeamtes, Band V. No. 30):

Am Freitag, den 19. Januar 1883, gegen $2^1/_4$ Uhr Morgens, kollidirten die Dampfer „Cimbria“ und „Sultan“ mit einander. Die „Cimbria“ ging mit 437 Menschenleben verloren. Am Nachmittage desselben Tages erhielt „Sultan“ vom Elblootsschoner No. 3 den Lootsen Johann Heinrich Miles, genannt Miles II, welcher am Sonnabend, den 20. Januar, 8 Uhr Morgens, in Cuxhaven abgsetzt wurde. Auf seine Meldung telegraphirte der Lootsinspektor Kralle zu Cuxhaven um 10 Uhr 15 Minuten Vormittags an den Marine-Inspektor Möller zu Hamburg:

> „Lootsenmeldung, Dampfer „Sultan“ kollidirte auf Borkum mit Passagierdampfer, vermuthlich „Cimbria“. Beide Schiffe schwer beschädigt, von letzterem fehlt Nachricht.“

Um $10^1/_2$ Uhr, also $^1/_4$ Stunde später, überbrachte Möller dieses Telegramm Herrn Albrecht O'Swald auf dem Comptoir der Firma W. O'Swald & Co. (Vorstand und Aufsichtsrath der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft). Albrecht O'Swald telephonirte alsbald den Inhalt des Telegramms an das Comptoir der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Am Mittage (Sonnabend, 20. Januar 1883) wurde der zweite Schiffsinspektor Ludolph Maria Meyer vom ersten Schiffsinspektor der Gesellschaft, Fehrmann, mit dem Inhalt der Depesche bekannt gemacht und nach dem Hafen gesandt, um die Ankunft des „Sultan“ abzuwarten, welche gegen 5 Uhr Nachmittags erfolgte. Meyer fand unter den an Deck des „Sultan“ befindlichen Schiffstrümmern eine Wasserklosettafel mit Inschrift. Er erkannte das Schild als dasjenige eines der Zwischendeckklosets, welche vor den Fockwanten liegen, eines New-York-Steamers seiner Kompagnie. Nach Maassgabe der in See gegangenen Schiffe der Gesellschaft konnte es nur zu der am 17. Januar (Mittwoch) ausgelaufenen „Cimbria“ gehören. Hiernach **wusste** die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft um 5 Uhr Nachmittags am Sonnabend, den 20. Januar 1883, nicht nur, dass das angerannte Schiff ihre „Cimbria“ war, sondern auch, wo und wie das Schiff getroffen war, d. h. dass es den Todesstoss erhalten hatte. Sie hielt diese Thatsache vor dem Publikum vor der Hand noch geheim.

An der Abendbörse wurden nun grosse Posten von Packetfahrtaktien in blanco ausgeboten und verkauft.

Zwischen 8 und 9 Uhr Abends meldete ein Telegramm des zweiten Steuermanns der „Cimbria“ Friedrich Christoph Adolph Spruth, der Gesellschaft den Untergang dieses Schiffes. Jetzt erst, nach Beendigung der Abendbörse und Entäusserung des Aktienbesitzes einzelner Aktionäre zu hohen Kursen, erhielten die Zeitungen Nachricht, aber so spät, dass die Abendblätter davon keinen Gebrauch mehr machen konnten. Die Aktien fielen jetzt stark und andauernd. Eine strafrechtliche Ahndung dieser Aktienspekulation hat niemals stattgefunden. Sie scheint demnach

nicht möglich gewesen zu sein. Noch heute ruht ein mystisches Dunkel über diesen Börsenvorgängen, welche, wie es anfangs schien, ein skandalöses, aber segensreiches Material für eine einschneidende Börsengesetzgebung zu bieten versprachen. Mit Recht konnte daher der Abgeordnete Sonnemann am 1. Februar 1883 im Deutschen Reichstage behaupten, dass die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft von dem Vorwurf nicht freigesprochen werden könne, dass sie die ihr zugekommenen Nachrichten nicht rasch genug veröffentlicht habe. „Diesen Vorwurf muss sie auf sich sitzen lassen." Es stand bei ihr, durch Bekanntgabe der ihr am Sonnabend den 20. Januar 1883 um 5 Uhr Nachmittags klar vorliegenden Thatsachen, eine die bona fide Käufer schwer schädigende Spekulation in ihren Gesellschaftsaktien zu vereiteln. Bemerkenswerth sind auch die Thatsachen, dass ein Hamburgischer Staatsbeamter eine amtliche Depesche an den Privatmann Albrecht O'Swald auslieferte und ausser Verkehr setzte, und dass das Kaiserliche Telegraphenamt in Cuxhaven seine Kenntniss eines Ereignisses von eminent öffentlichem Interesse unter das Siegel des Amtsgeheimnisses zu legen gehalten war.

Erst jetzt — 42 Stunden nach dem Unfall — wurden von der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft telegraphisch Schlepper aus Cuxhaven beordert, um nach Schiffbrüchigen der „Cimbria" zu suchen, und der am nächsten Tage (Sonntag, 21. Januar 1883) nach Westindien ausgehenden „Bavaria" der Befehl ertheilt, bei Borkumriff zu kreuzen. Beide Maassregeln blieben erfolglos.

Den wundesten Punkt der ganzen seeamtlichen Institution bildet die Organisation der Seeämter, nämlich ihre Besetzung zu $^{4}/_{5}$ mit Laien. Das Laienthum in der Rechtsprechung ist heutzutage eine auf Vorurtheilen beruhende Modesache. Dem „Abscheu vor der grundverderblichen Allmacht der früheren Inquisitionsrichter" fehlt es an der Nahrung, seit Oeffentlichkeit des Verfahrens und freie Beweiswürdigung allgemein zur Geltung gelangt sind. Und die im verwirrenden (nicht belehrenden) Lärm der Tagespresse versuchte Anknüpfung an das altdeutsche Schöffengericht zur Rechtfertigung der Theilnahme des Laienelements an der Rechtsprechung, ist eine — vielleicht vielfach auf Unwissenheit basirte — historische Fälschung. Der altdeutsche Schöffe schuf Recht, wo dasselbe fehlte, er wandte nicht lediglich das Recht an, wo es bestand. Er ist daher heutzutage eine nicht geringere Anomalie als der ehemalige Eideshelfer. Der Laie taugt zum Berathen aber nicht zum Beschliessen. Die Beweiswürdigung ist seine schwache Seite. Er ist als Sachverständiger in den Fragen seiner Kunst, seines Berufes, seines Gewerbes ein unentbehrliches Beweismittel, eben darum aber eine ungeeignete Kraft auf der Richterbank. Denn es fehlt ihm in der erdrückenden Mehrzahl aller Fälle sowohl an der Sachkunde wie an der Unabhängigkeit, welche die Ausübung des Richteramtes erheischt. Auch der festeste Charakter muss sich unsicher fühlen, wenn er zur Lösung von Aufgaben berufen wird, denen er nicht gewachsen ist. Und eine solche Aufgabe ist für den Laien die Rechtsfindung und Rechtsanwendung. Namentlich letztere erliegt häufig bei ihm im Widerstreit der Gefühle und persönlichen Interessen. Die Oeffentlichkeit des Verfahrens, welche die Gefahr der Abhängigkeit des Richters (seine Unabhängigkeit besteht wesentlich in der ausschliesslichen Gebundenheit durch

das Gesetz) schwächt, verstärkt dieselbe gerade auf Seiten des Laien. Denn er ist mehr als der rechtsgelehrte beamtete Richter dem Drucke der sog. öffentlichen Meinung, die nur allzu oft durch die Presse und hier lediglich durch die Arbeit einzelner Individuen (meist Interessenten oder Dilettanten) erst künstlich geschaffen wird, unterworfen. Die wandelbarste aller Ueberzeugungen, die sog. Volksüberzeugung, erringt in der Bekleidung des Dilettantismus mit Richtergewalt sehr leicht den Obsieg über Rechtswissenschaft und Urtheilskunst. Und das kann zu einer nationalen Kalamität werden. Denn weit gefährlicher als die Unbildung ist die Halbbildung. Was soll man dazu sagen, dass ein Laie (Kapitän) als Beisitzer im Seeamte für Patententziehung wegen Verschuldung eines Seeunfalles durch einen Schiffsführer stimmt (Entscheidungen der Seeämter, Band IV. No. 63) und wenige Wochen später als Sachverständiger vor einer Strafkammer zu Gunsten desselben angeklagten Schiffsführers sein Gutachten abgiebt?

Und wofür zeugt es, wenn ein Reichskommissar (in concreto: ein Jurist) im Einverständniss mit dem Vorsitzenden seines Seeamtes an den Vorsitzenden eines anderen Seeamtes das Ersuchen stellt, ihm einige fähige und unabhängige Personen aus der Beisitzerliste des Seeamtes (des betr. Vorsitzenden) anzugeben, damit der Reichskommissar auf dieselben als Sachverständige recurriren könne, um zu sachlich angemessenen Seeamtssprüchen die Mittel und ein Gegengewicht gegen die Velleïtäten der Beisitzer seines Seeamtes zu beschaffen?

Die Abneigung, ja oft geradezu Unwilligkeit der Beisitzer, dem Vorsitzenden von der ihnen beiwohnenden Sachkunde ausreichende Kenntniss zu geben, zeigt sich, wenn man von den Abirrungen eines falschen esprit de corps (der eben nicht auf die Richterbank gehört) absieht, besonders in solchen Fällen, wo die Ursachen eines Seeunfalles in Handlungen oder Unterlassungen der Rheder bestehen. Da die wirthschaftliche Existenz der Beisitzer häufig in Abhängigkeit vom Willen der Rheder steht, so kann es ihnen (so sind die Menschen nun einmal) sehr übel bekommen, wenn sie den Vorsitzenden des Seeamts „klug gemacht“ haben.

Exempla illustrant rem. Einen Beweis vom richterlichen Werthe der Laien, die theils selber an der Verheimlichung von Gebrechen interessirt, theils von Aussen eingeschüchtert sind und nicht wirthschaftlich unabhängig dastehen, durchweg aber der richterlichen Disziplin ermangeln und sich daher von Nebenrücksichten leiten lassen, bilden die Seeamtsuntersuchungen über die Kohlenzieherselbstmorde.

Bekanntlich haben Schiffs- und Maschinenwache nicht die gleiche Eintheilung. Die Schiffswache ist entweder in 5 oder in 7 Wachen getheilt, nämlich so:

5-Wachen-Eintheilung:

Mitternacht 12— 4 Uhr:	Wache des	I.	Steuermanns,	Backbordwache,	
4— 8 „	„ „	II.	„	Steuerbordwache,	{ sog. Kapitänswache,
8—12 „	„ „	I.	„	Backbordwache,	
Mittag 12— 7 „	„ „	II.	„	Steuerbordwache,	
7—12 „	„ „	I.	„	Backbordwache,	
also Mitternacht 12— 4	„jetzt: „ „	II.	„	Steuerbordwache.	

7-Wachen-Eintheilung:

Mitternacht	12— 4	Uhr:	Wache des I. Steuermanns,	Backbordwache,	
	4— 8	„	„ „ II. „	Steuerbordwache,	sog. Kapitänswache,
	8—12	„	„ „ I. „	Backbordwache,	
Mittag . . .	12— 4	„	„ „ II. „	Steuerbordwache,	
	4— 6	„	„ „ I. „	Backbordwache,	
	6— 8	„	„ „ II. „	Steuerbordwache	
	8—12	„	„ „ I. „	Backbordwache,	
also Mitternacht	12— 4	„ jetzt:	„ „ II. „	Steuerbordwache.	

Die 5-Wachen-Eintheilung besteht auf fast allen deutschen Segelschiffen und etwa der Hälfte der deutschen Dampfschiffe. Auf der Morgenwache von 4—8 Uhr bleibt die abgelöste Wache bis 10 Uhr und auf der Mittagswache von 8—12 Uhr bleibt sie bis 3 Uhr an Deck zur Deckarbeit. Man gewinnt so für den Schiffsdienst 4 Arbeitsstunden (unter Anrechnung von $1/2$ Stunde Essenszeit für jede Wache).

Die 7-Wachen-Eintheilung besteht auf den englischen Segel- und Dampfschiffen und etwa der Hälfte der deutschen Dampfschiffe.

Nach beiden Systemen wechselt also Wache auf Deck und Wache zur Koje für die Steuerbord- und Backbordwache ab. Heute hat die eine, morgen die andere Morgenwache etc. an Deck u. s. w.

Im Gegensatz zur Schiffswache wechselt die Maschinenwache nicht von Tag zu Tag, sondern von Reise (Hafen) zu Reise (Hafen), und das auch nur für die Heizer und Kohlenzieher, nicht dagegen für die Maschinisten. Die Eintheilung ist folgende:

Mitternacht	12— 4	Uhr:	III. (resp. I.)	Maschinist,
	4— 8	„	II.	„
	8—12	„	III.	„
Mittag . . .	12— 4	„	II.	„
	4— 8	„	III.	„
	8—12	„	II.	„

Die schönste Wache ist die Morgenwache von 4—8 Uhr, da ihr eine lange Nachtruhe vorhergeht. Daher nimmt sie der erste Maschinist, wo kein dritter Maschinist an Bord ist. Ebenso ist die Abendwache des ersten Maschinisten von 4—8 Uhr vortheilhaft, weil $1/2$ Stunde Essenszeit davon noch abgeht.

Die Kohlenzieher gehen 3 Wachen, d. h. sie haben 4 Stunden Dienst und 8 Stunden frei. Nach der Wache ist aber noch erst die Asche fortzubringen. Damit vergehen $3/4$ Stunden und $1/4$ Stunde kommt dann aufs Waschen. So bleiben schliesslich 5 Stunden Dienst und 7 Stunden Freiwache. Das ist aber bei der Hitze z. B. im Suez-Kanal und Rothen Meere zu viel. Man sollte die Kohlenzieher 4 Wachen gehen lassen, d. h. das Personal um $1/3$ vermehren. Dann hören die Selbstmorde von selbst auf.

Den grossen Unterschied zeigt folgende Gegenüberstellung:

3 Wachen:				4 Wachen:			
Mitternacht	12— 4 Uhr:	1.	Wache.	Mitternacht	12— 3 Uhr:	1.	Wache.
	4— 8 „	2.	„		3— 6 „	2.	„
	8—12 „	3.	„		6— 9 „	3.	„
					9—12 „	4.	„

3 Wachen:		4 Wachen:	
Mittag 12— 4 Uhr:	1. Wache.	Mittag 12— 3 Uhr:	1. Wache.
4— 8 „	2. „	3— 6 „	2. „
8—12 „	3. „	6— 9 „	3. „
		9—12 „	4. „

Die Seeamtsuntersuchungen tappen durchweg im Dunkeln und gehen wie die Katze um den heissen Brei, ohne die wahre Ursache der Trimmerselbstmorde frank und frei auszusprechen.

Und doch legen schon einzelne Feststellungen hie und da den richtigen Schluss so handgreiflich nahe. Ich führe z. B. folgende Notizen aus einer Seeamtsverhandlung an: An Bord waren 7 Heizer und 7 Trimmer. Es waren immer 1 Heizer und 2 Trimmer auf Wache (4 Stunden). Diese 2 Trimmer hatten in 4 Stunden 4 Tonnen Kohlen herbeizuschaffen. Ein Trimmer hat 2 Heizräume mit je 2 Feuern (also im Ganzen 4 Feuer) mit Kohlen zu versorgen.

40 Zentner Kohlen (2 Tonnen) in 4 Stunden macht 1 Zentner in 6 Minuten. Diese Zeit von 6 Minuten vertheilt sich auf den Hinweg zu den Bunkern = $1/2$ Minute, Rückweg von den Bunkern = 2 Minuten, Füllen der Körbe und Aussuchen der Kohlen = 3 Minuten, Pause = $1/2$ Minute. Eine wahre Hundearbeit!

IV.

Das Seeamt hat unter Anderem festzustellen, ob Mängel in der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung, Beladung oder in der Bemannung des Schiffes den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben.

Ist eine solche Feststellung erfolgt, so liegt darin regelmässig ein Vorwurf gegen den Rheder und den Schiffsbauer. Beide aber sind im seeamtlichen Verfahren nicht Partei und können die Revision eines sie beschwerenden Spruches nicht bewerkstelligen. Der Ausschluss des Beschwerderechts der Rheder und Schiffsbauer im seeamtlichen Verfahren ist daher hart und unbillig. Die Sache ist von der Regierung in ernste Erwägung genommen. Aber die Rheder und Schiffsbauer brauchen etwas mehr als ernste Erwägung und Aufmerksamkeit. Sie kommen als Männer ohne Makel in ihrer Zeugenqualität aufs Seeamt und verlassen es mit einer einer Rüge gleichkommenden Beschuldigung. Dagegen sind sie schutzlos. Sie haben zwar kein Patent, aber die Ehre und den guten Namen zu verlieren. Und es ist hart, dass ein Reichsangehöriger ungehört, d. h. ohne Vertheidigung auf vorgehaltene Beschuldigung, sozusagen verurtheilt werden kann.

Eine Parteistellung dieser Gewerbetreibenden vor dem Seeamte erscheint jedoch so lange nicht angängig, als ihre Gewerbe nicht in den Kreis der konzessionspflichtigen resp. der der unmittelbaren staatlichen Kontrole unterstellten aufgenommen sind. In der That bricht sich in immer weiteren Kreisen die Ueberzeugung Bahn, dass mehr, als bisher geschehen ist, für die Interessen der Sicherheit der Seefahrt und insbesondere des Schutzes der Menschenleben auf See Sorge getragen werden muss.

In Zeiten reger Thätigkeit auf den Schiffswerften in Folge starker Nachfrage nach Schiffsräumten und folgeweise zahlreicher der Erfüllung in möglichst kurzer Zeit harrender Schiffsbaukontrakte zeigt sich immer und immer wieder die Thatsache, dass die Maschinen schlecht montirt und zu schwach oder unordentlich gebaut sind. Weniger grell freilich tritt dieser Defekt an Material und Arbeitsausführung

bei den Schiffskörpern hervor. Aber fast alle Eisendampfer — mit Ausnahme der grossen und kostspieligen Postdampfer — ergeben auf der ersten oder zweiten Reise Maschinenschäden und kostspielige Havereien. Bekanntlich sind die lebhaftesten Schiffsbaujahre der letzten Dezennien 1868 und 1869 (folgen zwei Ruhejahre), 1872 und 1873 (folgen drei Ruhejahre), 1877 und 1878 (folgen drei Ruhejahre), 1882 und 1883 (folgen vier Ruhejahre). Diese letztere war die stärkste Bauperiode des verflossenen Vierteljahrhunderts. 1888 und 1889 sind wieder markante Schiffsbaujahre, auf die nach dreijähriger Pause 1893 eine neue Periode folgen zu sollen scheint.

Solche Jahre liefern erfahrungsgemäss schlecht montirte Maschinen in Masse und haben häufige Zusammenbrüche der Maschinen im Gefolge. Erst nach stattgehabten Reparaturen wird's besser.

Dazu kommt, dass die Bedingungen der Schiffsklassifikationsgesellschaften vielfach zu lax sind, um einen starken Schiffsbau zu gewährleisten. Die grossen eisernen Dampfer tragen in ihren Bunkern in der Mitte des Schiffes 600 bis 1000 Tonnen Kohlen. Diese werden während der Reise verbraucht, die Mitte wird also leer. Da ist es denn oft ein Wunder, dass die Schiffe nicht in Folge des Gewichtes auf den beiden Enden durchbrechen.

Die durch die Konkurrenz bewirkte Herabdrückung der Baubedingungen der Klassifikationsgesellschaften auf ein Minimum macht daher eine staatliche Beaufsichtigung, wenigstens des Eisenschiffsbaues, dringend wünschenswerth.

Fragt man sich, wer an einem nach Material und Arbeit guten Schiffsbau ein Interesse hat, so wird man nicht verkennen dürfen, dass dies Interesse nur ein schwaches ist:

1) beim Schiffsbauer:

Die Preise sind vielerorts durch die Konkurrenz so sehr gedrückt, dass der Schiffsbauer seinen Gewinn in leichterer Arbeit und minderwerthigem Material zu suchen sich genöthigt sieht. Sein Hauptgewinn liegt vielfach nicht im Schiffsbau (Neubau), sondern in den Reparaturen. Und wenn sehr gut gebaut wird, so sind eben Reparaturen seltener.

2) beim Rheder:

Er will billige Schiffe haben und schliesst daher mit dem mindestfordernden Schiffsbauer ab. Verluste und Schäden ersetzt ihm die Assekuranz. Mit einem billigen schlechten Schiffe lässt sich ebensoviel Fracht verdienen, wie mit einem theueren guten, vorausgesetzt, dass man gut klassifizirt wird. Das ist für kapitalstarke Rheder mit einem grossen Schiffspark nicht übermässig schwer zu errreichen, sobald sie in der Lage sind, dem Klassifikationsexperten eine Minimaleinnahme am Orte zu garantiren. Kommt dazu noch eine Rabattertheilung auf die Klassifikationsgebühr an die grossen Rheder, so wird die Einbusse an den Gebühren durch strenge Anordnung von Reparaturen an die kleineren Rheder und verhältnissmässig höherer Gebühren von diesen kleinen Rhedern gedeckt.

Das sind die Gefahren, denen der Schiffsbau nach heutigem Rechte ausgesetzt ist. Diesen Gefahren soll das Gesetz vorbeugen. Den soliden Elementen kann es nur erwünscht sein, dass den Preiswerfern das Handwerk gelegt wird. Die Schwierigkeit besteht nur darin, dass, wenn man den inländischen Gewerbetreibenden zu Leibe geht, die ausländischen, welche in Freiheit agiren, den Nutzen davon

haben. Und darauf pocht und damit droht der inländische Rheder und Schiffsbauer oft. Trotzdem sollte die Gesetzgebung einschreiten. Denn auf die Dauer rentiren sich Reellität, Solidität, Ehrlichkeit besser als Täuschung und Gewissenlosigkeit, die nur dem Vortheil des Augenblicks dienen.

Uebrigens hat man ein wirksames Mittel zur Kompensirung der berührten Nachtheile in der surtaxe de pavillon und den Schifffahrtsprämien. Das wollen aber viele Rheder nicht, weil sie die Kontrole des Staates, welche der Subsidie parallel geht, fürchten.

V.

Zu den mechanischen Mitteln der Verhütung von Schiffskollisionen gehören vor allem die Signalapparate und ein tadelloses und wirksames Funktioniren derselben. Dies zu erreichen, ist Aufgabe des Staates. Dazu genügt aber nicht ein Gesetzesbefehl, es muss eine stetige Aufsicht damit Hand in Hand gehen. Hinsichtlich der Laternen hat der § 52 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft eine Prüfung vorgeschrieben, jeglicher Vorschrift jedoch über die Aufstellung an Bord und die Leitung der Lichtstrahlen durch die Schirme sich enthalten.

Hinsichtlich der nicht minder wichtigen Nebelsignale fehlt es an jeglicher Kontrole. Hier thut Abhilfe noth. Nur durch staatliche Prüfung und periodische Revision der Signalmittel lässt sich eine gewisse Gleichmässigkeit (und darauf kommt es an) in der Güte jener Apparate sicherstellen. Den Rhedern aber dies anheimstellen, heisst, sie zu Richtern in eigener Sache machen und den Bestrebungen einer übelangebrachten Sparsamkeit Vorschub leisten.

Mit gutem Recht ist nichts gethan.
Gut Recht will gute Hilfe ha'n.

Kapitel II.

Die strafrechtliche Haftung.

§ 99.

I. Wortlaut der Gesetze.

A. Deutsche Gesetze.

Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 31. Mai 1870, in Kraft seit dem 1. Januar 1871, und

Abänderungsgesetz vom 26. Februar 1876, in Kraft seit dem 20. März 1876.

§ 265.

Wer in betrügerischer Absicht — — — ein Schiff, welches als solches oder in seiner Ladung oder in seinem Frachtlohn versichert ist, sinken oder stranden macht, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren und zugleich mit Geldstrafe von 150 bis 6000 Mark bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter sechs Monaten ein, neben welcher auf Geldstrafe bis zu 3000 Mark erkannt werden kann.

§ 303.

Wer vorsätzlich und rechtswidrig eine fremde Sache beschädigt oder zerstört, wird mit Geldstrafe bis zu 1000 Mark oder mit Gefängniss bis zu 2 Jahren bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Ist das Vergehen gegen einen Angehörigen verübt, so ist die Zurücknahme des Antrages zulässig.

§ 305.

Wer vorsätzlich und rechtswidrig ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Strasse, eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, wird mit Gefängniss nicht unter einem Monat bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

§ 322.

Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes Feuerzeichen oder ein anderes zu diesem Zwecke aufgestelltes Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder ein solches Feuerzeichen auslöscht, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 323.

Wer vorsätzlich die Strandung oder das Sinken eines Schiffes bewirkt und dadurch Gefahr für das Leben eines Anderen herbeiführt, wird mit Zuchthaus nicht unter 5 Jahren und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Zuchthaus nicht unter 10 Jahren oder mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft.

§ 325.

Neben der nach den Vorschriften der §§ 321 bis 324 erkannten Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.

§ 326.

Ist eine der in den §§ 321 bis 324 bezeichneten Handlungen aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniss bis zu einem Jahre und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniss von einem Monat bis zu 3 Jahren zu erkennen.

B. Englische Gesetze.

Jurisdiktionsgesetz über die Territorialgewässer vom 16. August 1878. (41 und 42 Vict. c. 73.)

sect. 2.

Ein von einer Person, mag sie Unterthan Ihrer Majestät sein oder nicht, auf offener See innerhalb der Territorialgewässer der Besitzungen Ihrer Majestät begangenes Vergehen ist ein Vergehen im Gebiete der Admiralitätsjurisdiktion, auch wenn es an Bord oder vermittelst eines ausländischen Schiffes begangen ist, und die Person, welche solches Vergehen begangen hat, kann verhaftet, vor Gericht gestellt und demnach bestraft werden.

sect. 7.

Die nachfolgenden Ausdrücke sollen in diesem Gesetze, sofern nicht aus dem Zusammenhange etwas Widersprechendes sich ergiebt, den ihnen unten beigelegten Sinn haben, nämlich:

„Die Territorialgewässer der Besitzungen Ihrer Majestät“ bedeuten mit Bezug auf die See denjenigen Theil der die Küsten der Vereinigten Königreiche oder die Küsten eines anderen Theiles der Besitzungen Ihrer Majestät berührenden See, welcher nach Völkerrecht als der Landeshoheit Ihrer Majestät unterstehend gilt;

und mit Bezug auf ein von diesem Gesetze als zur Admiralitätsjurisdiktion gehörig erklärtes Vergehen soll jeder von der Niedrigwassermarke an gemessene Theil der offenen See innerhalb 3 Seemeilen (eine Sea-League) von der Küste als offene See innerhalb der Territorialgewässer der Besitzungen Ihrer Majestät gelten.

„Vergehen" im Sinne dieses Gesetzes bedeutet eine Handlung, Unterlassung oder Versehen solcher Art, dass es, wenn im Gebiete einer Grafschaft in England begangen, nach Maassgabe der derzeit in Kraft befindlichen Gesetze Englands auf Grund einer Anklage strafbar sein würde.

„Schiff" begreift jede Art von Schiff, Boot oder anderen schwimmenden Fahrzeug in sich.

„Ausländisches Schiff" bedeutet jedes Schiff, welches nicht ein Britisches Schiff ist.

C. Revidirte Statuten der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Titel 70.

Verbrechen.

Kap. 3.

Innerhalb der See- und Landgerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten begangene Verbrechen.

sect. 5344.

Jeder auf einem Dampfboot oder Schiff angestellte Kapitän, Maschinist, Lootse oder andere Person, durch deren Missverhalten, Nachlässigkeit oder Unaufmerksamkeit in ihren Pflichten auf solchem Schiff ein Menschenleben verloren ist, und jeder Rheder, Aufseher und jeder andere öffentliche Beamte, durch deren Betrug, Uebersehen, Missverhalten oder Gesetzesverletzung ein Menschenleben verloren ist, soll der Tödtung für schuldig erachtet und auf Grund der Ueberführung dessen vor einem Bezirksgerichte der Vereinigten Staaten zu Gefängnissstrafe mit schwerer Arbeit für eine Zeitdauer von nicht mehr als 10 Jahren verurtheilt werden.

§ 100.

II. Die Darstellung.

I.

Die strafrechtliche Haftung des Schiffsführers etc. soweit sie aus der Thatsache der Kollision von Schiffen unter Verletzung des sog. Seestrassenrechts entspringt, ist in § 33 dargestellt. Vergl. auch § 86.

Unter besondere kriminelle Satzung ist der Fall gestellt, dass aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit das Sinken eines Schiffes und dadurch Lebensgefahr für einen Anderen vom Thäter bewirkt wird. Das Sinken ist eine nicht seltene Folge des Zusammenstossens von Schiffen. Es kommt nicht darauf an, ob das eigene Schiff des Thäters (d. h. das von ihm geführte) oder das fremde (d. h. dasjenige, mit welchem sein Schiff kollidirte) gesunken ist. Es genügt die Verursachung dieses

Erfolges durch die Schuld des Thäters. Auch das zur Verhütung des völligen Sinkens (des gänzlichen Unterwassergehens) auf den nahen Strand gejagte Schiff ist ein gesunkenes Schiff. Für die Anwendbarkeit der Strafsatzung ist es irrelevant, ob man ein solches theilweise gesunkenes Schiff als ein gestrandetes betrachtet. Denn das Gesetz stellt die Strandung dem Sinken gleich und macht keinen Unterschied, ob die Strandung eine sog. freiwillige (eine Bergungsmaassregel) oder eine unfreiwillige gewesen ist.

Ohne Lebensgefährdung durch das Sinken kann wegen fahrlässiger Verursachung dieses Erfolges keine Strafe eintreten ausser aus § 145. Doch braucht die Lebensgefahr nicht für die Personen an Bord des sinkenden Schiffes herbeigeführt zu sein.

Es genügt also nach Rettung sämmtlicher Personen an Bord des sinkenden Schiffes z. B. die Gefahr für die Mannschaft eines Rettungsbootes, in den Strudel des sinkenden Schiffes hineingezogen zu werden. Der Fall, dass gar keine Lebensgefahr für die Personen an Bord eines sinkenden Schiffes vorhanden ist, dürfte kaum sich konstruiren lassen. Aber das sinkende Schiff kann sehr wohl bereits vor der Kollision verlassen gewesen sein. Und dann kann bei Bergungsversuchen der obige Fall der Lebensgefährdung Dritter durch das Sinken des Schiffes sehr wohl eintreten.

Eine Kollision kann ferner das gewählte Mittel sein, um den Thatbestand des § 265 (event. im Beihalt des § 43) zu realisiren. Der Thatbestand des § 322 (resp. § 326) kann durch Zusammenstossen mit einem Feuerschiffe herbeigeführt werden. In diesen Fällen wird § 145 nicht praktisch, wenn durch eine und dieselbe Handlung mehrere Strafgesetze verletzt sind, weil alsdann nur dasjenige Gesetz zur Anwendung kommt, welches die schwerste Strafe resp. (bei ungleichartigen Strafarten) die schwerste Strafart androht (§ 73).

Merkwürdigerweise unterliegt der Schiffer, welcher durch eine kulpose Kollision zugleich eine fahrlässige Tödtung sich hat zu Schulden kommen lassen, sobald ein Schiff gesunken oder gestrandet ist, lediglich der Strafsatzung des § 326 (Gefängniss bis zu 3 Jahren), sobald dagegen kein Schiff gesunken oder gestrandet ist, der schwereren Strafe des § 222, Absatz 2 (Gefängniss bis zu 5 Jahren). Warum das? Quien sabe?

Bezüglich des englischen Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1862, sect. 27 u. 28, schlagen hier folgende Bemerkuugen ein:

> Abschnitt 27 trifft nur den Rheder und Schiffer. Der wachhabende Offizier, welcher das Schiff führt, während der Schiffer sich zur Ruhe gelegt hat, fällt nicht unter Abschnitt 27.
>
> Denn „der zeitweilig Kommandirende" ist hier nicht, wie in dem Kauffahrteischifffahrtsgesetze von 1873, dem Schiffer gleichgestellt.
>
> Abschnitt 28 charakterisirt jede Verletzung des Strassenrechts auf See durch den Wachhabenden als vorsätzliche Schuld, ermangelt jedoch der Strafandrohung.

II.

Dass, wenn eine Kollision auf deutschen Strömen oder in deutschen Häfen stattfindet, auch der schuldige Ausländer dem Zugriffe der deutschen Gerichte unterliegt, ist klar, weil die That ja auf deutschem Staatsgebiete begangen ist.

Dass der Führer eines ausländischen Schiffes wegen einer Kollision mit einem deutschen Schiffe auf hoher See der deutschen Strafgerichtsbarkeit nicht untersteht, ist Selbstverstand.

Wie aber ist es, wenn ein ausländisches Schiff mit einem deutschen oder zwei ausländische Schiffe mit einander in der Nähe der deutschen Küsten kollidiren?

Für die Beantwortung dieser Frage liefern die einleitenden Gesetzesworte des Strassenrechts auf See kein irgendwie brauchbares Material, da sie den für die See gegebenen Rechtssätzen Eingang in die Territorialgewässer der deutschen Bundesstaaten gewähren. Und diese Rechtssätze richten sich an deutsche Schiffe.

Hier aber handelt es sich umgekehrt um eine Ausdehnung deutscher Strafrechtssätze über das Gebiet des Deutschen Reiches hinaus auf Ausländer. Die Grenze des Reichsgebiets aber bildet die See und sie beginnt an der Wasserscheide der höchsten Fluth. Denn soweit reicht der Strand und dieser selbst ist eben zeitweilig See. So das gemeine Recht, welches, so lange es durch Reichsrecht oder Landesgesetz nicht geändert wird oder ist, zur Anwendung kommen muss und dazu führt, die sog. Küstengewässer im Sinne des Strafrechtes als Ausland zu behandeln. Im Gegensatze zu Deutschland hat England die See bis zu 3 Seemeilen vom Lande in das Gebiet seiner Strafrechtspflege einbezogen und dadurch die Küstengewässer innerhalb dieser Grenzen zu Territorialgewässern gemacht.

Der Begriff „Küstengewässer“ in Artikel 2 der Haager Konvention vom 6. Mai 1882 ist auf das Fischereirecht beschränkt und leidet keine Anwendung auf das sonstige Strafrecht.

Weil aber die Flüsse zum Staatsgebiete gehören — denn sie sind unter Wasser liegendes Staatsgebiet —, so sind die Flussmündungen Territorialgewässer, welche als breite Streifen so weit in die Küstengewässer hineinragen, als sie betonnt sind (bis zu den sog. Anseglungsbojen). Denn soweit reicht das Geltungsgebiet des Strafgesetzbuches und in der Regel auch das der sog. Flussordnungen. Solche Theile der Küstengewässer sind also ohne Weiteres Inland im Sinne des Strafrechts.

III.

Ueber die Anwendung der Seestrafrechtssätze durch die deutschen Strafgerichte erster Instanz mag hier nur soviel bemerkt werden, dass die Sicherheit in der Handhabung des Schwertes der Gerechtigkeit gar viel zu wünschen übrig lässt und dass vielfach von den sog. Sachverständigen ein falscher Gebrauch gemacht wird, insofern die Gerichte sogar die Auslegung der Gesetze dem Gutachten derselben unterwerfen.

Schaden gebiert Schaden.
Wer Schaden thut, muss Schaden bessern.
Wer Schaden fodert, muss beweisen, dass er Schaden gelitten hat.

(Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverey-Ordnung vom 10. Sept. 1731. Tit. 13, art. 1.)

Kapitel III.

Die privatrechtliche Haftung.

§ 101.

Vorbemerkungen.

Die privatrechtliche Haftung ist das Einstehen mit dem Vermögen für die Folgen eines Ereignisses (des Eintritts einer rechtlich bedeutenden Thatsache), sei dieses eine Handlung oder ein sonstiges Ereigniss.

Die Handlung kann sein eine eigene des Haftpflichtigen oder eine fremde, eine vertragswidrige oder eine deliktische.

Die anderweitige Thatsache kann sein ein Zufall, ein Zustand, ein thatsächliches oder rechtliches Verhältniss.

Die Haftung ist verschieden nach Person, Gegenstand, Inhalt (Art, Zweck, Grund, Umfang etc.).

Sie bedarf daher der juristischen Konstruktion, d. h. der Analyse in ihre Elemente mit sich daran schliessender Synthese derselben zur Einheit.

Die Aufgabe der Rechtswissenschaft besteht eben darin, die Rechtsverhältnisse, in welchen sich der wirthschaftliche und sonstige soziale Verkehr der Menschen bewegt, in die aus ihren Zwecken und aus dem durch diese Zwecke bestimmten Rechts- (resp. Vertrags-)willen sich ergebenden einfachsten Rechtsbegriffe zu zerlegen, deren begriffliche Zusammenfassung dann ohne Weiteres das betreffende Rechtsinstitut ergiebt.

Die Analyse löst das Rechtsinstitut in seine einzelnen Rechtssätze auf und setzt diese sozusagen auf den Isolirschemel. Die Synthese verbindet die einzelnen Rechtssätze wieder zur Einheit des Rechtsinstituts und zeigt die Wechselwirkung der Einzelsätze, sie zieht sozusagen die Diagonale aus dem Parallelogramm der Kräfte.

Die Analyse zeigt uns die Natur der Rechtssätze, ihren Inhalt, die Synthese die Tragweite, ihren Umfang. Beide vereint ergeben die juristische Konstruktion des Rechtsinstituts. Natürlichkeit und Einfachheit der Konstruktion ist nur ein anderer Ausdruck des Urtheils, dass die Synthese derjenigen Rechtsbegriffe, mit welchen das Rechtsverhältniss konstruirt wird, dasselbe in seiner reinen und wahren Gestalt darstellt. Ist dies gelungen, so ist aus dem Rechtsstoffe die Rechtsidee abgezogen.

Wo das Recht wesentlich Gesetzesrecht ist, da geschieht die Konstruktion in der Hauptsache durch Interpretation. Interpretation aber heisst: Den unausgesprochenen Willen des Gesetzes aussprechen, neben den geschriebenen den verschwiegenen Willen des Gesetzes erkennbar machen.

Das geschieht durch Vergleichung des Gesetzes mit den Thatsachen des Rechtes und des Lebens unter Berücksichtigung des Zweckes des Gesetzes.

Die unrichtige Interpretation beruht durchgehends auf einer ungenauen Beobachtung von Thatsachen, also nicht auf Thatsachen. Denn eine ungenau beobachtete Thatsache ist eben keine Thatsache (im Sinne des Seins, die Wirklichkeit), sondern ein Irrthum (Thatsache im Sinne des Scheins).

Dies vorausgeschickt, sind nun die Elemente des Rechtsinstitutes der privatrechtlichen Haftung aus Schiffskollisionen zu erörtern.

I.

Die haftpflichtigen Personen sind: der Schiffer, einzelne Personen der Schiffsmannschaft, der Rheder, der Lootse, der Berger, der Staat, der Versicherer, sonstige Personen.

Schiffer ist diejenige Person, welche das Schiffsführungsgewerbe betreibt, in deren Händen daher die Schiffsführung liegt.

Er kann zugleich Rheder oder Mitrheder sein, oder blosser Schiffer (sogenannter Setzschiffer), und als solcher entweder vom Rheder oder vom Konsul (provisorisch) oder vom eigentlichen Schiffer als dessen Substitut eingesetzt sein.

Rheder ist diejenige Person, in deren Namen ein Seeschifffahrtsgewerbe betrieben wird. Er kann das Gewerbe für eigene oder fremde Rechnung selbst betreiben oder durch Andere betreiben lassen. Er kann Eigenthümer resp. Miteigenthümer oder dinglich Berechtigter oder blosser Miether des Schiffes sein. Letzteren Falles kann ihm die Ernennung des Kapitäns und die Ausrüstung des Schiffes überlassen (sogenannter Ausrüster) oder dieselbe dem Eigenthümer reservirt sein. Zu den Seeschifffahrtsgewerben gehört auch das Bergungsgeschäft. Da der gewerbsmässige Betrieb desselben hie und da in Frage gestellt, ja nicht nur bezweifelt, sondern sogar bestritten worden ist, so mag hier eine Aufzählung einiger Rhedereien stattfinden, die sich ausschliesslich dieser Thätigkeit widmen.

Liverpool salvage association in Liverpool (3 Dampfer).
Dykker companiet in Christiania (1 Dampfer).
Independence marine salvage and steam-pump Company in Liverpool (1 Dampfer).
Bergnings och dykeri bolaget (Bergungs- und Tauchergesellschaft) Neptun in Stockholm (6 Dampfer).
International salvage Union in Kopenhagen.
The Baker salvage Company in Norfolk (Virginia).
Merrit's wrecking organisation in New-York.
Lawson, Harrington & Co. in Halifax (Neu Schottland) (3 Dampfer).
Atlantic and Gulf wrecking Company in Boston (1 Dampfer).
Em. Z. Svitzer's Bjergnings Enterprise in Kopenhagen (6 Dampfer).
Petersburger Bergungscompagnie.
Berging maatschappij in Rotterdam.

Coast wrecking company in New-York.

Société anonyme d'assureurs et d'armateurs pour le sauvetage et le remorquage in Antwerpen (8 Dampfer).

Salvage association in London (1 Dampfer).

Insurance Company of North-Amerika in Philadelphia (1 Dampfer).

Nordischer Bergungsverein in Hamburg (4 Dampfer); derselbe in Havre.

O. Pettersen's bjergnings entreprise in Kastrup (1 Dampfer).

Russisch-Baltische Bergungs- und Taucher-Gesellschaft Neptun in Reval (1 Dampfer).

Förste Norske assurance Forening in Porsgrund (1 Dampfer) u. s. w.

Fürsten kommen als Schiffsrheder vor z. B.:

Sultan von Zanzibar (8 Dampfer).

Vice Roi d'Egypte in Alexandria (8 Dampfer).

Auch Staaten betreiben Seetransportgewerbe z. B.:

De Danske Statsbaner in Kopenhagen (17 Dampfer).

Danske Stats Jernbaner in Fredericia, Korsör und Kopenhagen (16 Dampfer).

Etat Belge in Ostende (12 Dampfer).

Dagegen sind natürlich nicht Rheder die Wohlthätigkeitsanstalten etc. wie z. B.:

London missionary society (1 Dampfer).

Hospice civil d'Honfleur (2 Dampfer).

Metropolitan boards of works in London (1 Dampfer) u. s. w.

Lootse ist diejenige Person, welche das Gewerbe der Pfadweisung für Schiffe in engen Gewässern betreibt. Macht das Gesetz den Lootsen für die Zeit und innerhalb des räumlichen Pflichtenkreises seiner Dienstleistung zum interimistischen Schiffsführer, so spricht man von einem Zwangslootsen im eigentlichen Sinne. Macht das Gesetz die Benutzung des Lootsen obligatorisch, ohne ihm aber das Kommando über das Schiff zu verleihen, so spricht man von einem Zwangslootsen im uneigentlichen Sinne. Wo die Annahme des Lootsen fakultativ und nur die Zahlung des Lootsgeldes obligatorisch ist, da spricht man lediglich von Lootspflichtigkeit des Schiffes.

Der eigentliche Zwangslootse ist innerhalb der Lootsengewässer Substitut des Schiffers in der Navigirung kraft Rechtssatzes.

Der uneigentliche Zwangslootse ist nothwendiger, der einfache Lootse gewillkürter Rathgeber. Neben den Gewerbtreibenden kommen Gelegenheitslootsen und Beamte im Verkehre vor.

Berger in dem hier relevanten Sinne ist diejenige Person, welche der Führung des von der Besatzung verlassenen oder der Verfügung derselben entzogenen Schiffes sich angenommen hat, um es aus Seenoth in Sicherheit zu bringen.

Versicherer ist diejenige Person, welche gegen das Versprechen eines Entgeltes (Prämie) das Versprechen des Ersatzes eines Schadens in Folge eines Unfalles aus gewissen Ursachen (Gefahren) giebt.

Anspruchsberechtigte aus Schiffskollisionen sind:

Die Schiffsinteressenten, seien sie Eigenthümer, Miether (Afterverfrachter) oder sogenannte Schiffsgläubiger, die Ladungsinteressenten, mögen sie bereits Ladung im Schiff haben oder trotz des bereits abgeschlossenen Fracht-

vertrages noch nicht, die Frachtinteressenten, seien sie Rheder (Eigenthümer) oder Ausrüster (Charterer) oder sogenannte Schiffsgläubiger, die Schiffsmannschaft, die Passagiere, sonstige an Leib und Gesundheit geschädigte (verwundete) Personen, die alimentationsberechtigten Erben resp. Angehörigen getödteter resp. verletzter Personen.

Die geschützten Rechtsgüter sind also Personen-, Sachen-, Forderungsrechte.

II.

Haftgüter sind: im Allgemeinen das Vermögen der Haftpflichtigen, im Besonderen Schiff und Fracht, vereinzelt auch die Ladung.

Schiff ist jedes zur Verwendung auf See bestimmte zum Tragen von Menschen und Sachen dienende Fahrzeug. Z. B. ein bestimmungsgemäss stetig verankert liegendes Leuchtschiff (das also nicht zur Seefahrt dient), ist zweifellos ein Schiff.

Als spezielles Haftgut erscheint das Schiff jedoch nur, wenn es zur Seefahrt benutzt wird und überdies zum Erwerbe mit Hülfe der Seefahrt dient (also auf dem Gebiete des Gewerberechtes), d. h. als Kauffahrteischiff.

Fracht ist der Gebrauchswerth des Schiffes, genauer: das Aequivalent für die Konsumtion der Produktivdienste des Schiffes.

Der Fracht gleichgestellt sind (mercedis loco): die Ueberfahrtsgelder sowie der Bugsir- oder Schlepplohn. Da die Fracht ein ausser und neben dem Substanzwerth des Schiffes existirender Schiffswerth ist, so ist der Bergelohn nur soweit der Fracht gleich, als er Schlepp- resp. Personen- oder Gütertransportlohn enthält.

Das Lootsgeld kann die Natur der Fracht haben, z. B. wenn das Lootsenschiff in Ausübung des Gewerbebetriebes durch Vorsegeln den Lootsendienst leistet.

Gehört die Ladung dem Rheder selbst (sogenanntes Rhedergut), so ist Fracht die ersparte Ausgabe für den Transport.

Ladung ist Alles, was sich zum Zwecke des Transportes an Bord befindet, was also nach Beendigung der Reise wieder von Bord gehen soll.

Dazu gehört auch der sogenannte Segen (der Fang) der Fischereifahrzeuge.

Dazu gehört nicht, was zum Zwecke des Konsums sich an Bord befindet, vielmehr gehört dies zur Ausrüstung, und diese ist Pertinenz des Schiffes.

III.

Die privatrechtliche Haftung ist Schuld, d. h. Schuldverbindlichkeit, speziell Zahlungspflicht.

Gegenstand der privatrechtlichen Haftung ist das Vermögen, das ganze Vermögen oder ein Theil des Vermögens (ein spezifischer Theil oder eine Werthquote)

Grund der Haftung ist eine verhinderte oder eine bewirkte Veränderung im Rechtsbestande einer Person, mag es sich um die Existenz oder die Vollständigkeit oder die Integrität eines Vermögensbestandtheiles oder eines Personenrechtes von Geldwerth handeln. Das Resultat der Verhinderung oder Bewerkstelligung jener Veränderung im Rechtsbestande heisst Interesse und stellt entweder einen Vortheil oder einen Nachtheil für das Subjekt des Vermögens dar.

Ursache der Veränderung des Rechtszustandes ist entweder ein Zufall oder eine Schuld, d. h. ein Verschulden, ein schuldhaftes Thun oder Lassen innerhalb eines Vertrages oder ausserhalb eines Vertrages.

Fremde Schuld ohne eigene Schuld ist für den Haftpflichtigen Zufall.

Zweck der Haftung ist entweder Zurückgabe des Gewinnes oder Ersatz des Verlustes.

Den Umfang der Ersatzpflicht bildet entweder das Vermögensinteresse oder der Sachwerth.

Mittel zur Realisirung der Haftung sind Klage, Einrede, Pfandverkauf, Kompensation und Retention.

Diese Elemente der Haftung sind jetzt zu untersuchen.

1. Vermögen im wirthschaftlichen Sinne ist die Gesammtheit der im Verkehr befindlichen Rechtsgüter von Geldwerth, welche einer exklusiven Privatherrschaft unterworfen sind.

Güter, welche Allen (res omnium communis) und Niemandem (res nullius) gehören,

Güter, welche unschätzbar (liberum corpus und libertas) und ohne Geldwerth (affectio) sind,

Güter, welche ausser Verkehr oder nicht umsatzfähig sind (Schmerzensgeldanspruch, bürgerlicher Name), können nicht Bestandtheile eines Privatvermögens sein.

Dem widerspricht nicht, dass es ein Lösegeld für Gefangene giebt. Denn dasselbe ist der Preis für die Befreiung als Leistung (nicht für die Freiheit als Personenstand). Und völlig vereinbar ist damit die Uebertragbarkeit des Schmerzensgeldanspruches als Prozessobligation.

Die Wirthschaft hat es zu thun mit Vermögensgegenständen, also Rechtsobjekten. Das Recht hat es zu thun mit Vermögensbestandtheilen, also Rechten, Besitzständen, Schulden.

Vermögen im Rechtssinne ist die Gesammtheit der Arten, in denen der Wille seine Herrschaft über die Rechtsgüter der Aussenwelt bethätigen kann.

Die der Person (Person ist der Mensch, weil er Subjekt von Rechten und Pflichten ist) gegenüberstehende Aussenwelt besteht aus Sachen und aus Handlungen der Mitmenschen. Demnach können nur Sachen und Leistungen (Leistung ist eine fremde Handlung von Geldwerth) Rechtsobjekte sein.

Die Art der Herrschaft des Willens ist verschieden, je nachdem der Mensch selbst handelt oder Andere handeln. Diese Verschiedenheit der Herrschaft ist bedingt durch die Verschiedenheit der Rechtsobjekte. Die Herrschaft über die Sachen kann der Mensch kraft seines Willens üben. Daher ist jedes Sachenrecht ein Recht zur Vornahme eigener Handlungen. Die Herrschaft über Leistungen kann er nur mit fremdem Willen üben. Daher ist jedes Forderungsrecht ein Recht auf Vornahme fremder Handlungen. Die Herrschaft über die Sachen kann eine faktische oder rechtliche sein, sie kann im Besitz oder im Recht an den Sachen bestehen.

Das Recht an der Sache hat verschiedene Grade.

Es kann vollständig und ausschliesslich sein. Dann nennt man es Eigenthum. Eigenthum ist das Recht an der eigenen Sache.

Es kann aber auch unvollständig, wenngleich ausschliesslich sein. Dann nennt man es dingliches oder sonstiges Sachenrecht. Ein solches Recht ist das Recht an

fremder Sache. Die Verschiedenheit des Maasses dieses Rechtes begründet die Unterschiede in den dinglichen Rechten.

Vom Standpunkt des Eigenthums ist das Recht an fremder Sache eine Beschränkung in der Ausübung des Eigenthums. Denn dieses besteht neben jenem und bleibt nach Wegfall jenes in ursprünglicher Freiheit bestehen, was nicht möglich wäre, wenn das Recht an fremder Sache eine Beschränkung des Eigenthumsinhaltes wäre.

Auch der Besitz an der Sache kann vollständig und ausschliesslich sein (sog. Sachbesitz) oder unvollständig, wenngleich ausschliesslich (sog. Rechtsbesitz).

Das Recht auf Leistungen kann weder vollständig noch ausschliesslich sein. Denn es umfasst niemals die fremde Handlungsfähigkeit in ihrer Totalität und besteht stets nur konkreten Individuen gegenüber.

Dem Recht auf fremde Leistungen (das ist das Forderungsrecht) korrespondirt im fremden Vermögen die Pflicht seines Inhabers zu eigenen Leistungen (das ist die Schuldverbindlichkeit).

Demnach ist meine Schuld materiell Bestandtheil eines fremden Vermögens (aes alienum), und meine Forderung materiell Bestandtheil meines Vermögens (aes meum). Formell dagegen ist meine Schuld auch ein Bestandtheil meines Vermögens und heisst als solcher Passivum (negativer Bestandtheil) im Gegensatz zu den Activis, welche meine Sachenrechte, Besitzstände und Forderungen umfassen.

Diese durch die Natur der Dinge gegebene Eintheilung des Vermögens ist auch die des römischen Rechtes. Nach römischem Recht besteht das Vermögen (bona) aus possessio (Sach- und Rechtsbesitz) und res (Rechte und Schulden). Die res sind entweder corporales (Eigenthum) oder incorporales (jura in re aliena und obligationes). Die Obligationen (aes) umfassen die Forderungen (nomen, aes meum) und die Schulden (debitum, aes alienum).

Attribute der possesio, der res (propria et aliena) und des aes sind die Rechtsausübungs- oder Realisirungszwangsmittel (actiones). Sie sind so verschieden wie die Natur der Vermögensbestandtheile. Inderdicte schützen und bewirken die thatsächliche, Vindicationen die rechtliche Herrschaft über die Sachenwelt, Condictionen die Rechte auf fremde Handlungen.

Das Vindicationssystem ruht auf dem meum esse, also einem Rechte,
das Condictionssystem ruht auf dem dare facere oportere, also einer Rechtspflicht,
das Interdictensystem ruht auf dem prätorischen vim fieri veto, also einem Verbot (Rechtssatz)

Die Rechtsmittel (actiones) sind aber nicht nur Attribute, sondern auch Surrogate der Vermögensbestandtheile, und zwar definitive Surrogate, weil sie Ersatzklagen im Falle der Unrealisirbarkeit der Willensherrschaft sind, und provisorische Surrogate, weil sie indirekte Mittel zur Uebertragung von Rechtsgütern sind.

In dieser ihrer Funktion als provisorische Besitz- und Rechtssurrogate erscheinen die actiones selbst als Vermögensbestandtheile vorübergehender Natur. Der Unterschied zwischen Recht (jus, obligatio) und Rechtsmittel (actio) verschwimmt bei denjenigen Obligationen, welche durch einmalige Ausübung (Erfüllung) untergehen, wird wichtig bei den Obligationen auf fortlaufende Leistungen und

tritt klar hervor bei den einer mehrmaligen Ausübung fähigen jura in re (aliena et propria).

Das Vermögen ist eine Einheit, d. h. es ist unabhängig vom Bestand und Wechsel seiner Theile. Es bleibt Vermögen, auch wenn es aus lauter neuen Bestandtheilen sich zusammensetzt, und auch wenn es in seinen Theilen täglich wechselt.

Ja, es kann seinen Charakter als Einheit bewahren, selbst wenn seine Bestandtheile gattungsweise ausgeschieden werden. So entstehen je nach Verschiedenheit des Verfügungszweckes vier separate Vermögensbegriffe, indem man das Vermögen unter den mathematischen Gesichtspunkt der positiven und negativen Grössen bringt, und die Besitzstände und Rechte Aktiva, die Schulden Passiva nennt.

Alsdann bilden die Aktiva und Passiva zusammen eine Erbschaft oder eine Konkursmasse, die Passiva (Brutto- wie Netto-Passiva) können Gegenstand einer Schuldübernahme, die Aktiva nach Abzug der Passiva (sog. Netto-Aktiva) Objekt eines Niessbrauches oder ein Heirathsgut sein, endlich sind die Aktiva allein (sog. Brutto-Aktiva) dem Pfandrecht oder der Exekution unterworfen.

Der Verkehr nennt jede dieser Gütermassen ein Vermögen und das Gesetz behandelt diese Güterkomplexe als Einheiten, d. h. als Vermögen.

So erscheint das Vermögen unter einem dreifachen Gesichtspunkte.

Für den Juristen ist es die Gesammtheit der Qualitäten des rechtlichen Wollens, nämlich Wollendürfen (jura in re propria — dominium — et aliena, nomina), Wollenkönnen (possessio) und Wollensollen (debita).

Für den Nationalökonomen ist es die Gesammtheit der Qualitäten der Dinge der Aussenwelt, nämlich Sachen (Körper die sich im Raume befinden) und Handlungen (Ereignisse, die sich in der Zeit vollziehen).

Für den Mathematiker ist es die Gesammtheit der durch Geld repräsentirten Werthe. In der Form des Geldes findet die Uebersetzung der Qualität in Quantität statt. Das Geld zählt, misst, wägt die Werthe (Qualitäten).

Die Grössen, mit welchen der Jurist operirt, sind der Wille und die Rechtssätze.

Die Grössen, mit welchen der Nationalökonom operirt, sind Gegenstände und Zustände.

Die Grössen, mit welchen der Mathematiker operirt, sind die Zahl und der Werth.

Die Betrachtungsweise der Juristen geht von Subjekte, die der Nationalökonomen von Objekte, die des Mathematikers vom Maassstabe aus.

Das Geld verwandelt Qualitäten in Quantitäten, weil es nicht nur Werthmesser, sondern auch Tauschmittel ist; und weil es Tauschmittel ist, so ist es auch Tauschobjekt. Geld ist die Quantität der Werthe. Werthe aber sind positiver oder negativer Natur, d. h. sind Aktiva oder Passia. Beide vereint finden sich im Vermögen als Summeneinheit. Nur wenn die Aktiva einen Ueberschuss über die Passiva darstellen, liegt ein Nettovermögen vor, beim Ueberwiegen der Passiva spricht man von einer Unterbilanz, einem Defizit.

2. Diese letztere Betrachtung ergiebt den Begriff des Interesses oder der Differenz. Netto-Aktiva sind die Differenz zwischen Brutto-Aktivis und Passivis, Netto-Passiva sind die Differenz zwischen Brutto-Passivis und Aktivis. In diesem

Sinne einer Differenz zwischen positiven und negativen Vermögensbestandtheilen (zwei entgegengesetzten Grössen) erscheint das Interesse im Sprachgebrauch des kaufmännischen Buchführers als Saldo.*)

Aber Saldo ist nicht gleichbedeutend mit Interesse im Rechtssinn. Saldo ist res facti, Interesse res juris.

Eine unversicherte Waare ergiebt beim Verlust durch Zufall ein Saldo, aber kein Interesse. Eine vollversicherte Waare ergiebt beim Verlust durch Zufall ein Interesse, aber kein Saldo. Schaden durch eigene Schuld und inneren Verderb ergeben ein Saldo, aber kein Interesse. Interesse im Rechtssinn ist ein Saldo nur dann, wenn er mit einer Ersatzpflicht (debitum) oder einem Vergütungsanspruche (nomen) verbunden ist.

Im Begriffe des Interesse liegen folgende Momente:

a) als Grundlage: ein Vermögensbestandtheil (Besitz, Recht, Schuld),
b) als Mittel: ein Surrogat jenes Vermögensbestandtheils (actio),
c) als Ursache: ein Zwischenfall (Glücksfall, Unfall), der eine Veränderung in jenem Vermögensbestandtheile hervorruft oder verhindert,
d) als Maass: eine Zeit- oder Ortsdifferenz (letztere ist zugleich indirekte Zeitdifferenz) im Werthe jenes Vermögensbestandtheiles,
e) als Form: das Geld, weil es der zahlenmässige Ausdruck des Vermögensbestandtheiles ist,
f) als Umfang: die mit jenem Vermögensbestandtheil in Verbindung stehenden und von ihm abhängigen anderweiten Vermögensbestandtheile.

Dieselben sind entweder ex re, d. h. sie kommen von Innen aus der Hauptsache heraus (fructus naturales und civiles) oder cum re, d. h. sie kommen von Aussen zur Hauptsache hinzu (accessio, Verzugs- und Prozesszinsen etc. sog. causa) oder circa rem, d. h. sie hängen drum und dran kraft Rechtsgeschäfts (wie Konventionalstrafe, Pfand, Legat, sog. utilitas). Solche adjectio kann sein rei (pignus, poena etc.), personae (solutionis causa), loci, temporis etc. J. 3,20 § 5.

Interesse ist entweder abesse (Verlust) — das ist deminutio (damnum) — oder superesse (Gewinn) — das ist amplificatio (lucrum) —.

Interesse kann also sein ein Vortheil, welcher entweder in einem gemachten Gewinn (superesse) oder in der Verhütung (Abwendung) eines drohenden Schadens (non abesse) besteht, oder ein Nachtheil, welcher entweder in einem erlittenen

*) Die Ausdrücke Debet und Credit haben in der doppelten Buchführung dieselbe Bedeutung wie Backbord und Steuerbord in der Schifffahrt, nämlich linke und rechte Seite. Nur ihr mathematischer Werth wechselt mit den Zwecken der Konten, auf welchen sie stehen. Sie sind bald negative (Minus, Passiva), bald positive (Plus, Aktiva) Grössen. Debet ist ein Minus in der Anfangsbilanz, im Kapital-Konto und im Gewinn- und Verlust-Konto, dagegen ein Plus in den Bestandskonten (Sach- und Personen-, todte und lebende Konten), wozu auch die gemischten Konten gehören, und in der Schlussbilanz. Credit ist die jedesmalige entgegengesetzte Grösse auf der rechten Blattseite. Die Kontendifferenz zwischen Aktivis und Passivis (Debet und Kredit) ist das Saldo. Eine Vermehrung des Vermögens ist entweder eine Vermehrung der Aktiva oder eine Verminderung der Passiva. Eine Verminderung des Vermögens ist entweder eine Verminderung der Aktiva oder eine Vermehrung der Passiva. Die Anfangs- und Schlussbilanz enthalten das Bruttovermögen, das Kapitalvermögen repräsentirt das sog. Reinvermögen, das Gewinn- und Verlust-Konto weist die Differenz zwischen Brutto- und Nettovermögen auf (unter Debet den Verlust, unter Credit den Gewinn.)

Schaden (abesse) oder in der Vereitelung (Entgang) eines bevorstehenden Gewinnes (non superesse) besteht. Vortheil (commodum) wie Nachtheil (incommodum) können also direkt wie indirekt sein.

Gewinn ist Vermögensvermehrung und stellt sich dar entweder als
- Erwerb eines Besitzes oder Begründung eines Rechtes oder als
- Erhaltung eines Besitzstandes oder eines Rechtes (ganz oder theilweise) oder als
- Aufhebung (totale oder partielle) einer Haftpflicht, oder als
- Verhinderung des Eintritts einer Haftpflicht.

Verlust ist Vermögensverminderung und stellt sich dar entweder als
- Begründung oder als Verhinderung des Erlöschens (gänzlichen oder theilweisen) einer Haftpflicht, oder als
- Vernichtung (ganz oder theilweise) eines Besitzes oder Rechtes oder als
- Verhinderung des Erwerbes oder der Erhaltung eines Besitzes oder eines Rechtes.

Es erhellt hieraus, dass Interesse sowohl den Unterschied in den Vermögensbestandtheilen bezeichnet, welcher **vorhanden** ist (während er ohne den Zwischenfall nicht vorhanden sein würde) — das sind Schaden und Gewinn —, als auch den Unterschied, welcher **fehlt** (während er ohne den Zwischenfall vorhanden sein würde) — das sind entgangener Gewinn und verhüteter Schaden —.

Der Interessenanspruch ist hiernach ein Ersatzanspruch, sobald es sich um erlittenen Schaden und entgangenen Gewinn, dagegen ein Anspruch auf Rückgabe, sobald es sich um gemachten Gewinn und abgewendeten Schaden handelt. Letzteren Falls spricht man in der Regel vom Ersatz der Aufwendungen und meint damit die Rückgabe dessen, was aus dem einen Vermögen sozusagen in ein anderes hineingebracht ist. Denn die Erhaltung eines in seiner Fortexistenz oder Integrität gefährdeten aktiven Vermögensbestandtheiles ist ein Gewinn (non abesse) für den Vermögensinhaber. Und dem steht natürlich die Abwendung des Eintrittes eines passiven Vermögensbestandtheiles in ein hiervon bedrohtes Vermögen gleich. Auch dies ist ein Gewinn. Einen Gewinn aber giebt man zurück, einen Schaden dagegen ersetzt man.

Ein Schaden, d. h. ein Vermögensnachtheil, kann lediglich den Besitz treffen, ohne die Quantität (Stoff, Substanz) oder die Qualität (Werth) der Sachen (Körper) zu vermindern. Ist die Entziehung (das Abhandenkommen) der Sache eine unwiderbringliche oder vollständige, so liegt ein Besitzverlust, ist sie eine zeitweilige oder theilweise, so liegt eine Besitzstörung vor.

Ein Schaden kann das Recht an der Sache treffen, indem entweder die Quantität (Stoff) ganz — das ist Totalverlust — oder theilweise — das ist Partialverlust — untergeht (interitus), oder nur die Qualität (Werth) ganz — das ist Entwerthung, Verderb, Denaturirung — oder theilweise — das ist Verschlechterung (deterioratio) — untergeht.

Ein Schaden kann die Höhe einer Forderung (gänzliches oder theilweises Erlöschen) treffen oder ihre Bonität (Wegfall eines Pfandrechts, Entstehung einer Einrede etc.).

Ein Schaden kann die Höhe einer Schuld (Zunahme derselben) treffen oder ihre Schwere, Stärke, Wirksamkeit (Wegfall von Einreden etc.).

Die Thatsache, durch welche ein Interesse ins Leben gerufen wird, heisst Zwischenfall und ist entweder ein Glücksfall oder ein Unfall, insofern sie einen Vermögensvortheil oder -nachtheil im Gefolge hat.

Sie bewirkt oder verhindert eine Verminderung oder Vermehrung oder Erhaltung eines Vermögensbestandtheiles oder eines Vermögens; sie schafft oder unterbindet eine Vermögensveränderung.

Die Thatsache kann innerhalb wie ausserhalb der menschlichen Willensmacht liegen, sie kann ein Akt des menschlichen Willens, sie kann ein Akt höherer Gewalt, des Zufalls, sein, sie kann das Resultat des natürlichen Ganges der Dinge sein (z. B. innerer Verderb).

Der Zwischenfall scheidet das Einst vom Jetzt (lucrum und damnum emergens) und im Jetzt das Sonst vom Nun (lucrum cessans und damnum deficiens oder prohibitum); er stellt

dem früheren Mehrwerth den gegenwärtigen Minderwerth,
dem gegenwärtigen Mehrwerth den früheren Minderwerth,
dem gegenwärtigen Minderwerth den andernfalls zu gewärtigenden Mehrwerth,
dem gegenwärtigen Mehrwerth den andernfalls zu gewärtigenden Minderwerth

gegenüber, indem er die Cäsur in der Zeitdifferenz darstellt.

Der Unfall bewirkt eine Konsumption oder eine Obstruktion, der Glücksfall eine Produktion oder eine Konservation.

In der Konservation (Rettung) liegt ein Interesse in Folge der zur Verhütung der Folgen des Unfalls aufgewendeten Kosten.

Es ist klar, dass der Nichteintritt eines Unfalles (im Gegensatz zu der mit Kosten verbundenen Abwendung der Folgen) niemals ein Interesse erzeugen kann, dass er jedoch für das Individuum sehr wünschenswerth ist und dass er daher das Ziel für das Wünschen und Begehren (die Willensrichtung) der Menschen bildet. Der Sprachgebrauch des Lebens nennt daher diesen Nichteintritt eines Unfalles schon Vortheil und man spricht von einem Interesse in dieser Beziehung. Auch das Gesetz verfällt bisweilen in den Fehler, das Wort Interesse in diesem Sinne (im vulgären Sinne) zu nehmen. Z. B. der Art. 782 D. RHGB. spricht von einem Interesse am Bestehen der Gefahr und will sagen:

> Jeder Unterschied in Geld, welcher es für Jemanden (im Vermögen einer Person) ausmacht, wenn Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt nicht bestehen, kann Gegenstand der Seeversicherung sein.

Interesse ist hier der mögliche Schaden, dem gegenüber die Versicherungssumme den vertragsmässigen Höchstbetrag des Ersatzes für den wirklichen Schaden bezeichnet. Dagegen im Art. 888 steht das Wort Interesse in einem abermals neuen Sinne. Denn der Art. 888 besagt (dem Sinne nach):

Als genügende Belege sind anzusehen

1. zum Nachweis des Vermögensbestandtheiles (Eigenthum, Sachenrecht, Sachbesitz, Rechtsbesitz, Forderung, Schuld).

 Bei der Versicherung von die Urkunden

2. zum Nachweis des Schadens (d. h. Geldunterschiedes des Art. 782) die Urkunden

Schaden ist hier der effektive Schaden, dagegen Interesse der vom Schaden betroffene Vermögensbestandtheil. Interesse ist hier also ein Sammelname für Recht, Besitz, Schuld.

Der Unfall ist bald lediglich eine rechtsvernichtende, bald zugleich eine rechtserzeugende Thatsache, letzteres, wenn er einen Ersatzanspruch oder eine Rückforderung hervorruft, weil er z. B. durch menschliche That herbeigeführt ist ohne Recht oder nicht verhindert ist trotz einer diesbezüglichen Rechtspflicht.

So schliesst an den Unfall sich der Schaden, an den Schaden sich die Haftung an.

3. Ist Schaden die Wirkung einer nachtheiligen Thatsache auf das eine Vermögen, so ist Haftung die Wechselwirkung eben dieser selben Thatsache auf ein anderes Vermögen kraft Rechtssatzes.

Schadensursachen können sein: Das Spiel der Naturkräfte, die Handlungen der Menschen, der Inhalt von Rechtssätzen.

Haftungsgründe sind in letzter Linie stets die Rechtssätze.

Nicht an jede Schadensursache knüpft das Recht die Folge der Haftpflicht. Wo dies geschieht, geschieht es in verschiedener Weise, direkt oder indirekt. Mittelbar ist die durch den Willen resp. ein Verschulden des Thäters ins Leben gerufene Rechtsfolge. Dieselbe ist entweder Realisirung des Willens des Thäters (secundum voluntatem) — die Willenserklärung ist ein Rechtsgeschäft und dieses ist da durch den Willen mindestens zweier Kontrahenten — oder Reaktion gegen den Willen des Thäters (contra voluntatem) — die Willensäusserung ist ein Delikt und dieses ist da durch den Willen mindestens eines Delinquenten —.

Unmittelbar ist die ohne Rücksicht auf den Willen der Parteien (sine voluntate) durch Rechtssatz an die Schadensursache geknüpfte Haftpflicht. Durch diesen unvermittelten Anschluss der Rechtsfolge an die Schadensursache kann es geschehen, dass eine andere Person Thäter, eine andere Person Haftpflichtiger ist. Diese reine oder unwillkürliche Haftpflicht (obligatio ex lege) gründet sich lediglich auf Rechtssatz. Die privatrechtliche Haftung ist, weil eine Leistungspflicht, stets eine persönliche. Da das Vermögen um der Person willen da ist, die Person als Subjekt des Vermögens dasselbe zur Einheit zusammenfasst und in seiner Totalität beherrscht, so ist die privatrechtliche Haftung grundsätzlich eine Haftung mit dem ganzen Vermögen, und man pflegt diese unbeschränkte Haftung vorzugsweise die persönliche Haftung zu nennen. Durch Rechtssatz (sei es unmittelbar, sei es mittelbar kraft Rechtsgeschäfts) kann jedoch die Haftung auf Theile des Vermögens beschränkt sein.

Dies können sein entweder aliquote oder spezifische Theile des Gesammtvermögens. Und in letzterem Falle (der Haftung mit bestimmten Vermögensbestandtheilen als ausschliesslichem Haftgut) hat man vielfach von einer dinglichen oder Sachhaftung gesprochen. Das ist ein unglücklicher Sprachgebrauch. Denn erstens können Sachen nicht leisten — das können nur Personen — und zweitens besteht das Haftgut nicht bloss aus Sachen, sondern oft auch aus Forderungen. Es liegt also eine beschränkt persönliche Haftpflicht vor. Denn es ist das dare facere praestare oportere, die Leistungspflicht, mithin das debitum beschränkt.

Diese Beschränkung spricht die comdemnatio aus. Die actio ist unbeschränkt.

Gelangt sie nicht zur vollen Hebung, so liegt der Fall eines Spezialkonkurses vor, der das Besondere hat, dass nie ein Nachforderungsrecht bestehen bleibt.

Nicht zu verwechseln mit der Beschränkung der Haftung, welche einzelne Vermögenstheile der Zwangsvollstreckung entzieht oder ausschliesslich zuweist, ist die Beschränkung der Ansprüche des Gläubigers. Von der grundsätzlichen Haftung des Schuldners für die ganze Schuld (sog. Solidarhaft) sind durch Rechtssätze (unmittelbar oder kraft Rechtsgeschäfts mittelbar) Ausnahmen gemacht des Inhalts, dass nur für Theile der Schuld eine Haftung eintritt (Theilhaftung, pro rata Haft).

Ein Fall nur eventueller Theilhaftung ist die Haftung in Höhe der Bereicherung. Denn hier ist die Obligation selbst, nämlich das Forderungsrecht (das nomen), in Höhe der Bereicherung des Beklagten beschränkt, und garnicht beschränkt, wenn die Bereicherung des Haftpflichtigen der ursprünglichen Forderung des Gläubigers gleich ist. Eine actio, die auf mehr als die Bereicherung des Beklagten gestellt ist, enthält eine plus petitio.

Der Fall eines Spezialkonkurses ist hier garnicht möglich.

Selten ist die Haftpflicht lediglich an die Thatsache eines Schadens geknüpft. In der Regel sind weitere Voraussetzungen gesetzt.

4. Grund der Haftung (Schuld in diesem Sinne) kann sein ein menschliches Verschulden (Schuld in diesem Sinne). Die Schuld (das Verschulden) kann sein die des Haftpflichtigen oder die einer dritten Person. Die Haftung für letztere Schuld ist eine Haftung für Zufall.

Schuld ist eine mit einem Rechtssatz oder einer Vertragspflicht sich in Widerspruch setzende Willensäusserung und diese ist entweder Wort (Aeusserung im engeren Sinn) oder That (Handlung und oder Unterlassuug). Schuld ist stets Willensfehler.

Die Schuld (culpa im weiteren Sinne) hat Arten, Grade, Maasse. Die Schuld (culpa im weiteren Sinne) hat Arten. Die Verschiedenheit der Art der Schuld ist gegeben durch die Verschiedenheit der Willensrichtung, der Vorstellung, der Zwecke des Thäters. Der Thäter hat entweder das Bewusstsein der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens, sei es, dass er sie direkt wollte (voluntas directa) oder wenigstens nicht nicht wollte, weil er sie voraussah (voluntas eventualis) — in diesem Falle liegt Absicht, Vorsatz (dolus) vor — oder ihm fehlt das Bewusstsein der aus seinem Verhalten entspringenden rechtswidrigen Folgen, während er sie hätte voraussehen können und daher müssen, so dass er sie schuldhafter Weise nicht voraussah —, in diesem Falle liegt Fahrlässigkeit, Nachlässigkeit, Leichtsinn (culpa im engeren Sinne) vor —.

Dolus ist ein positiver Begriff (böser Wille), culpa im engeren Sinne ein negativer (Mangel guten Willens).

Der Dolose will eben ein rechtswidriges Resultat (idem), der Culpose wollte ein anderes (aliud) nicht rechtswidriges Resultat.

Die Schuld (culpa im engeren Sinne) hat Grade. Die Verschiedenheit des Grades der Schuld (Fahrlässigkeit) ist gegeben durch die Verschiedenheit der pflichtmässigen Willensanstrengung, der Energie, der Ueberlegung des Thäters.

Der Thäter hat entweder diejenigen rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens, die jeder gewöhnliche Mensch (omnes) voraussehen konnte, nicht vorausgesehen —

in diesem Falle liegt eine grobe Fahrlässigkeit (grobes Verschulden, culpa lata) vor — oder diejenigen Folgen übersehen, die ein ordentlicher Mensch (bonus s. diligens pater familias) vorausgesehen hätte — in diesem Falle liegt eine geringe Fahrlässigkeit, ein leichtes Versehen (culpa levis) vor —.

Der Dolus ist charakterisirt durch die scientia (das Bezwecken), die culpa durch die patientia (das Ignoriren) des Thäters gegenüber den Folgen seines Verhaltens.

Durch das Moment der Graduirung der Pflichtmässigkeit in derjenigen Willensbethätigung, welche ohne die Vorstellung einer rechtswidrigen Folge stattfindet, ist ein doppelter Standpunkt der Beurtheilung bedingt. Ein Urtheil gewinnt man aber am sichersten durch Vergleichung des Verhaltens des Thäters mit dem Verhalten seiner Mitmenschen in gleicher Lage. Wenn man die Masse derjenigen Menschen, welche den Sätzen des Rechts nicht in bewusster thätiger Opposition gegenüberstehen, nach ihrer durchschittlichen Handlungsweise im Leben eintheilen will, so giebt es keine leichtere, bequemere und praktisch bedeutungsvollere Scheidung als die durch Kenntnisse, Herzensbildung und Erziehung gegebene.

Der Gebildete, Wohlerzogene ist rücksichtsvoll gegen seine Nebenmenschen. Wo Bildung und Erziehung mangelhaft sind, wird im praktischen Handeln Ueberlegung, Sorgfalt und schonende Rücksicht auf Andere nur in geringem Maasse angetroffen. Jeder verständige und erfahrene Mann weiss, wie im Grossen und Ganzen ein gebildeter, wohlerzogener, rücksichtsvoller, rechtlich denkender Mensch sich zu benehmen hat, und wie im Gegensatz dazu ein Mensch mit mangelhafter Bildung, Erziehung, rechtlicher Gesinnung, Rücksichtnahme auf seine Nebenmenschen sich zu benehmen pflegt.

In diesem Sinne scheidet der Sprachgebrauch des täglichen Lebens den ordentlichen Mann aus der Masse der gewöhnlichen Menschen aus.

Und auf diesen Standpunkt stellt sich auch das Recht.

Wer nicht einmal die Vorsicht eines gewöhnlichen Menschen übt, begeht ein grobes, wer die Umsicht eines ordentlichen Mannes vermissen lässt, ein geringes Versehen. Denn der erstere hat in hohem, der letztere in geringem Grade gegen die pflichtmässige Sorgfalt verstossen.

Das geringe Versehen (culpa levis) hat Maasse.

Die Verschiedenheit des Maasses des Versehens ist gegeben durch die Verschiedenheit der Gewohnheiten, des Charakters, der Individualität des Thäters.

Dieses Versehen ist die Ausserachtlassung derjenigen Sorgfalt, die der Thäter in eigenen Angelegenheiten (diligentia quam suis) zu üben pflegt, also ein Versehen, das er sich in Wahrnehmung seiner Interessen (im Gegensatze zu denen Anderer) nicht würde zu Schulden kommen lassen.

Hier wird also das Verhalten des Thäters gemessen an der Person des eigenen Ich (subjektiver Maassstab), nicht an der Figur des ordentlichen Mannes (objektiver Maassstab), und man spricht hiernach im ersteren Falle von culpa levis in concreto, im letzteren von culpa levis in abstracto.

Die diligentia quam suis ist ein Nachlass (Minderung) der diligentia boni patris familias, nicht eine Steigerung (Verschärfung) derselben, aber niemals kann die sogenannte culpa in concreto der lata culpa gleichkommen. Denn sie ist ein Fall der levis culpa mit individueller Modifikation nach der Seite der culpa lata.

Die Fahrlässigkeit kann in positivem Thun (Handlungen) oder in negativem Thun (Unterlassungen) zu Tage treten. Ersteren Falles thut der Thäter, was ein bonus pater familias unterlassen hätte (culpa in faciendo).

Letzteren Falles unterlässt der Thäter, was ein diligens pater familias gethan hätte (culpa in non faciendo, in omittendo).

Diese letztere Weise der Fahrlässigkeit trägt den besonderen Namen: omissio diligentiae, negligentia.

Der niedersächsische Sprachgebrauch: Bosheit, Liederlichkeit, Fahrigkeit, Genauigkeit, nichts Genaues, deckt sich vollständig mit den römischen Begriffen: dolus, culpa lata, culpa levis, diligentia, negligenter.

5. Zweck der Haftung ist entweder Rückgabe oder Ersatz.

Die Rückgabe erfolgt in natura, ist Naturalleistung.

Der Ersatz erfolgt ad valorem, ist Surrogatleistung, und das Surrogat ist Geld, weil Geld der Werthmesser ist.

Wo die Naturalleistung unmöglich ist, tritt an ihre Stelle die Ersatzleistung.

Wo eine Naturalleistung überall nicht in Frage steht, ist die Ersatzleistung eine Interesseleistung. Diesen Unterschied im Umfange des Ersatzes bezeichnen die Römer durch quanti ea res est (vera rei aestimatio) und id quod interest.

Der Unterschied wird nur praktisch, wo es sich um den Ersatz von Sachen handelt.

Stehen Eigenthum und Besitz und Ansprüche auf Hin- und Rückgabe von Sachen in Frage (dare, restituere, exhibere), so wird nur der Sachwerth ersetzt.

Stehen Rechte an fremder Sache und Ansprüche wegen Sachbeschädigung in Frage, so wird das Interesse ersetzt. Handelt es sich um Geld- und Dienstleistungsansprüche (facere, praestare), so kann nach der Natur der Leistung nur das Interesse Gegenstand des Ersatzes sein.

Dies stets klar vor Augen sich zu halten, ist wichtig, weil das Interesse bald gleich dem Sachwerthe ist, bald höher, bald niedriger als der Sachwerth ist. In Nutzanwendung auf den Fall der Sachbeschädigung lässt sich dies leicht zeigen. War die beschädigte Sache mit dinglichen Rechten belastet, so ist das Interesse des Eigenthümers geringer als der Sachwerth. Wurde die beschädigte Sache unter Konventionalstrafe geschuldet, so ist das Interesse des Eigenthümers grösser als der Sachwerth. War die beschädigte Sache zum Verkaufe ausgestellt, so ist das Interesse gleich dem Sachwerth.

Interesse ist, soweit es sich um Sachen handelt, ein nach Zeit, Art, sonstigen Umständen modifizirter Sachwerth.

Denn das Interesse umfasst auch, was ex re, cum re, circa rem ist.

Interesse ist der Werthunterschied einzelner Vermögensbestandtheile (Sachen und Leistungen) zu verschiedenen Zeiten oder an verschiedenen Orten in der Form des Geldes.

Interesse ist also eine Vermögensdifferenz (weil Gelddifferenz), aber nicht eine Differenz im Vermögen, d. h. im ganzen Vermögen.

Wäre sie dies, so könnte ein Schaden nur durch Vergleichung zweier Inventuren eruirt werden und es müssten um der Beschädigung eines einzelnen Vermögensbestandtheiles willen auch alle übrigen Vermögensstücke abgeschätzt werden. Das aber ist unmöglich und praktisch undurchführbar, ausser in dem singulären Falle, dass unmittelbar nach Aufnahme einer Inventur ein Schaden einträte.

Erster Abschnitt.

Geschichte der Haftung aus Schiffscollisionen.

§ 102.

I. Wortlaut der Gesetze.

I. Römisches Recht.

1. Digesten, Buch 9, Titel 2. Zum Aquilischen Gesetze.

Lex 29, § 2.

Es ist die Frage aufgeworfen, welche Klage mir zustehe, wenn dein Schiff gegen mein Boot gestossen ist und mir Schaden zugefügt hat?

Proculus sagt: Die Schiffsbesatzung könne aus dem Aquilischen Gesetze in Anspruch genommen werden, wenn sie in der Lage war, den Unfall abzuwenden, und derselbe durch ihre Schuld herbeigeführt wurde.

Es sei nämlich kein wesentlicher Unterschied, ob du (der Rheder) durch Treibenlassen (unveränderte Fahrt) des Schiffes oder Anbordlegen (Umlegen) des Ruders (Steuers)*) oder eigenhändig (direkt) den Schaden zufügtest, da in allen diesen Fällen mir durch dich Schaden geschehe. Wenn dagegen das Schiff in Folge des Bruches der Trosse, oder während niemand es lenkte (führte, steuerte), anstiesse, so könne gegen den Eigenthümer (Rheder) kein Anspruch geltend gemacht werden.

§ 3.

Desgleichen schreibt Labeo:

Es finde kein Anspruch (sc. aus dem Aquilischen Gesetze) statt, wenn die Besatzung, während das Schiff durch Sturm gegen die Ankertaue eines anderen getrieben sei, die Taue gekappt hätte, falls sie anders als durch Kappen der Taue sich nicht hätte frei machen können.

Derselben Meinung waren Labeo und Proculus hinsichtlich der Fischernetze, in welche ein Schiff gerathen war.

Selbstredend bestehe ein Anspruch aus dem Aquilischen Gesetze, wenn dies durch Schuld der Besatzung geschehen sei.

Wenn aber wegen widerrechtlich zugefügten Schadens Klage erhoben werde, so kämen nur die Netze, nicht die in Folge dessen nicht gefangenen Fische

*) Man lese: versaculum (Drehstab, Pinne) statt des etymologisch unerklärlichen servaculum! Die antiken Schiffe hatten zwei Steuerruder (eines an jedem Bord) und jedes Ruder hatte eine Pinne (versaculum).

(der entgangene Segen) in Betracht, da es ungewiss gewesen sei, ob überhaupt ein Fang gemacht worden wäre.

§ 4.

Alfenus sagte: Wenn ein Schiff ein anderes ihm entgegenkommendes übergesegelt habe, so stehe wegen des widerrechtlich zugefügten Schadens ein Anspruch entweder gegen den Steuermann oder gegen den Führer (Lootsen) zu.

Dagegen sei ein Anspruch auch gegen den Eigenthümer (Rheder) zu versagen, wenn auf das Schiff eine so starke Kraft gewirkt habe, dass man nicht Herr derselben gewesen sei (es nicht habe anhalten oder erfolgreich steuern können).

Dagegen glaube ich, dass die Aquilische Klage hier ausreicht, wenn der Unfall durch Schuld der Besatzung enstanden ist.

§ 5.

Wenn Jemand die Trosse, mit der das Schiff befestigt (vertäut) war, gekappt habe, so sei wegen des untergegangenen Schiffes eine Thatbestandsklage anzustellen.

II. Byzantinisch-lateinisches Recht (Oestliches Mittelmeerbecken).

2. Rhodisches Seegesetz um das Jahr 740.

Zweites Fragment.

art. 36.

I. Wenn ein Schiff, welches unter Segel ist, ein anderes Schiff, welches vor Anker liegt oder die Segel gestrichen hat, bei Tage ansegelt, so soll aller verursachte und gelittene Schaden von dem Schiffer und den Passagieren des ersten Schiffes getragen werden. Auch die Waaren sollen beitragen.

II. Wenn es aber bei Nacht geschieht, so soll dasjenige Schiff, welches die Segel eingezogen hat, ein Licht brennen lassen. Wenn es aber keines hat, so soll es durch Rufen ein Zeichen geben. Wenn es dieses unterlässt und ein Unfall eintritt, so ist es selbst Schuld daran; jedoch muss durch Zeugen bewiesen werden, wie das Unglück gekommen ist.

Wenn aber Derjenige, welcher auf die Segel Acht haben muss, nachlässig gewesen ist, und der Befehlshaber der Wache geschlafen hat, so soll das segelnde Schiff als Urheber des Schadens angesehen werden und dem angesegelten Schiffe Alles ersetzen.

Rhodisches Seegesetz von 740. (Variante.)

Theil II.

Auszug aus dem Rhodischen Seerecht.

Kapitel 36.

Wenn ein unter Segeln fahrendes Schiff ein im Hafen festliegendes Schiff oder ein Schiff, welches seine Segel gestrichen hat, bei Tage ansegelt, so fällt der Zusammenstoss sowie der Verlust vollauf zu Lasten des Schiffers als auch der Passagiere.

Uebrigens soll auch die Ladung zum Beitrage herangezogen werden.

Fällt der Vorgang in die Nachtzeit, so soll das Schiff, welches die Segel gestrichen hatte, ein Feuer (Licht) anzünden (brennen lassen).

Hat es kein Licht, so soll es Lärm schlagen (durch Rufen Zeichen geben).

Unterlässt es, dies zu thun, und wird es in den Grund gebohrt, so hat es sich selbst zerstört (ist selbst Schuld), vorausgesetzt, dass der Hergang in dieser Weise durch Zeugenbeweis festgestellt wird.

Wenn der Segelmeister nachlässig gewesen war und der wachhabende Offizier geschlafen hatte, so gilt das segelnde Schiff als auf Untiefen verschlagen und untergegangen (d. h. trägt seinen Schaden, ist selbst daran Schuld) und ersetzt dem angesegelten Schiff dessen Schaden.

3. Basilica um das Jahr 886.

Buch 53, Titel 2, Kapitel 5.

Wenn dein Schiff gegen das meinige gestossen ist und mir Schaden zugefügt hat, so ist die Besatzung, wenn sie den Schaden abwenden konnte, mit der erwähnten Klage (welche beim Geständniss auf einfachen, beim Leugnen auf doppelten Schadenersatz geht) belangbar, ebenso wie wenn sie den Schaden mit eigenen Händen oder mittelst einer Ruderstange (Pinne) gethan hätte.

Wenn aber das Schiff in Folge des Bruches einer Trosse, oder weil Niemand das (Steuer-) Ruder bediente, angestossen ist, so haftet der Eigenthümer (Rheder) nicht.

Wenn ein Schiff in Folge der Stärke des Windes auf fremde Ankertaue stösst, so soll die Besatzung, falls sie dieselben kappt, nicht haftbar sein, vorausgesetzt, dass sie sich anderweitig nicht frei machen konnte.

Gleiches gilt von denjenigen, welche in Netze gerathen.

Wenn dieses dagegen in Folge von Böswilligkeit oder Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung sich ereignet, so kann die oben erwähnte Klage wegen des an den Netzen angerichteten Schadens, nicht aber wegen der nicht gefangenen Fische (des Segens) angestellt werden.

Wenn ein Schiff ein anderes Schiff in den Grund gebohrt hat, so haften der Ober- und Untersteuermann wegen Nachlässigkeit, wenn nicht die Windstärke zu bedeutend war.

Wenn ein Schiff ein ihm entgegen kommendes Schiff übersegelt, so haften der Unter- oder Obersteuermann. Geschieht dies aber wegen zu grosser Windstärke, so haftet der Eigenthümer nicht. Ereignet es sich jedoch in Folge der Nachlässigkeit der Besatzung, so reicht die Aquilische Klage aus.

Wenn Jemand die Trosse, mit der ein Schiff befestigt war, gekappt hat, und das Schiff untergegangen ist, so wird er zu doppeltem Schadensersatze angehalten.

4. Gesetz für die griechischen Einwohner der Inseln Cypern unter der Herrschaft der lateinischen Könige nach 1191.

§ 1.

Wenn ein Schiff das andere zum Sinken bringt, so haften der Schiffer oder der Steuermann, ja selbst die Mannschaft, wegen Nachlässigkeit, ausgenommen wenn schwerer Sturmwind war.

Wenn Dein Schiff gegen das meinige stösst und mir Schaden zufügt, so steht mir eine Schadensersatzklage zu, falls die Schiffsleute in der Lage waren, zu verhindern, dass dies eintrat.

Wenn es aber in Folge Bruches der Trosse, oder weil es von Niemandem gesteuert wurde, anrennt, so haftet der Eigenthümer nicht.

Bohrt ein Schiff das andere in den Grund, so haften Steuermann und Untersteuermann oder Mannschaft wegen Nachlässigkeit, ausgenommen wenn schwerer Sturm herrschte.

§ 4.

Wenn ein Schiff ein anderes ihm entgegenkommendes in den Grund bohrt, so haftet der Steuermann oder Untersteuermann. Geschieht dies jedoch in Folge von Sturmwinden, so haftet der Eigenthümer nicht. Wenn es jedoch durch Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung geschah, so ist die Aquilische Klage begründet.

5. Kleine Uebersicht (Synopsis minor) der Basiliken um 1240 zur Zeit des Kaisers Johannes Dukas Vatatzes.

Buch XIII, Kapitel 18.

(Aus: Michael Attalias Tit. 32, Lex 48.)

Wenn ein Schiff, Boot oder sonstiges Fahrzeug gegen ein anderes Schiff stösst und dasselbe in den Grund bohrt, so sollen, falls ein schwerer Sturm herrschte und es erhellt, dass deshalb, nicht aber wegen Böswilligkeit oder Sorglosigkeit des Steuermannes oder der Mannschaft des erhaltenen Schiffes, das andere Schiff untergegangen ist, weder die Mannschaft noch der Steuermann haften.

Wenn aber die Gewalt des Windes nicht so erheblich war, dass sie als Ursache des Unterganges des anderen Schiffes gelten kann, so haften sowohl der Steuermann als auch der Untersteuermann und die Mannschaft.

Kapitel 60.

(Aus: Synopsis major Buch 53, Tit. 2 Kap. 5.)

Den Seeleuten, Jägern und Soldaten ist es im Nothstande, wenn sie sich nicht anders helfen können, erlaubt, zum Zwecke der eigenen Rettung die Ankertaue eines anderen Schiffes zu kappen oder die Fanggeräthe anderer Jäger zu zerstören. Wer aber, ohne im Nothstande zu sein, dergleichen thut, haftet und muss, wenn er die Beschädigung eingesteht, einfachen, wenn er sie aber ableugnet, doppelten Schadensersatz leisten.

6. Die Hexabiblos (die 6 Bücher) des Constantin Harmenopulos um 1345.

Buch II, Tit. 11, Kap. 3.

Wenn ein Schiff oder anderes Fahrzeug gegen ein anderes Schiff stösst und dasselbe in den Grund bohrt, so sollen, falls ein schwerer Sturm wehte und es klar ist, dass deswegen und nicht wegen Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Steuermannes oder der Mannschaft, welche auf dem erhalten gebliebenen Schiffe waren, das gesunkene Schiff verloren gegangen ist, weder Mannschaft noch Steuerleute haften.

Wenn aber die Gewalt des Windes nicht so erheblich war, um als Ursache des Unterganges des anderen Schiffes gelten zu können, so haften sowohl Steuermann als Untersteuermann und Mannschaft.

Buch II, Tit. 11, Kap. 10.

Den Seeleuten, Jägern und Soldaten ist es im Nothstande, wenn sie sich nicht anders helfen können, erlaubt, zum Zwecke der eigenen Rettung die Anker-

taue eines anderen Schiffes zu zerschneiden oder die Fangvorrichtungen anderer Jäger zu zerstören. Wer aber solches ohne Noth thut, der haftet oder ersetzt im Falle des Geständnisses den einfachen, im Falle des Ableugnens den doppelten Schaden.

III. Italienisch-spanisches Recht (westliches Mittelmeerbecken).

7. Gewohnheitsrecht (constitutum usus) von Pisa von 1161.

Kap. 16 (resp. 15, 18, 25).

Von dem, einem Schiffe durch ein anderes Schiff zugefügten, Schaden.

Wenn ein Schiff einem anderen Schiffe Schaden zufügt, so ist es zum Ersatze verpflichtet. Z. B. wenn ein Schiff bei ruhigem Wetter in einen Hafen einläuft und an einem anderen im Hafen liegenden Schiffe durch Anstossen Schaden anrichtet, so ist es jenem zum Ersatze verpflichtet.

Wenn aber das ansegelnde Schiff selbst durch den Zusammenstoss Schaden gelitten hat, so wird ihm derselbe von dem angesegelten Schiffe nicht vergütet.

Wenn ein Schiff bei stürmischem Wetter in einen Hafen einläuft und ein anderes festliegendes anrennt und beschädigt, so ist es, wenn es dies vermeiden konnte, zum Schadenersatze verpflichtet. Wenn es aber nicht ausweichen konnte, so ist es nicht verpflichtet, den Schaden, welches es dem festliegenden Schiffe zufügte, zu ersetzen, weil es nicht Schuld war. Wenn aber das in Fahrt befindliche Schiff Schaden litt, so mag es ihn sich selbst zuschreiben.

Wenn das ankommende Schiff sich so verankert oder vertäut, dass es einem festliegenden Schaden anthut, und wenn es sich anders vertäuen konnte, so ist es schadensersatzpflichtig. Wenn es aber selbst hierbei Schaden gelitten hat, so mag es ihn sich selbst zuschreiben. Denn er wird ihm nicht ersetzt.

Desgleichen erklären wir: Wenn ein Schiff, welches bereits vorher im Hafen war, soviel Platz hat, um dasjenige, welches sich im Hafen anderweitig nicht vertäuen konnte, vermeiden (ausweichen) zu können, so ist es für den Schaden, welchen es dem ankommenden Schiffe bereitet, ersatzpflichtig. Der Schaden, welchen es selbst leidet, wird ihm selbst zugeschrieben.

Wenn ein in einen geräumigen Hafen einlaufendes Schiff dort ein festliegendes vorfindet und sich weit von demselben entfernt verankert derart, dass sie beim Schwoien sich nicht berühren können, und später irgend eines von ihnen so schlecht vor Anker und Kabeln befestigt liegt, dass es später mit treibendem Anker oder gebrochenen Kabeln gegen das andere treibt, so ist es für den ganzen angerichteten Schaden ersatzpflichtig, wenn es sich besser verankern konnte. Jenes dagegen, gegen welches es getrieben ist, ist nicht ersatzpflichtig, wenn es ihm Schaden zufügt.

Wenn sich dagegen das einkommende Schiff in einem engen Hafen, weil es nicht anders kann, so nahe an das im Hafen liegende andere gelegt hat, dass es dasselbe berühren kann, und irgend eines von ihnen schlecht vor Ankern und Kabeln befestigt liegt, so dass es gegen das andere treibt, so ist es für den ganzen angerichteten Schaden ersatzpflichtig, wenn es sich besser verankern konnte.

Jenes aber, gegen welches es getrieben ist, ist nicht ersatzpflichtig, wenn es ihm Schaden zufügt.

Wenn Schiffe ohne Jemandes Schuld sich derartig in einander verschlingen, dass, wenn man sie länger so belässt, beide die grösste Gefahr laufen, und wenn das eine Schiff gegen das andere absichtlich etwas unternimmt, damit und wodurch dasselbe untergeht, so ist es für den daraus erwachsenen Schaden ersatzpflichtig.

Wenn das vermiethete Boot eines Schiffes durch Schuld der Seeleute untergegangen ist, so haften die Seeleute für Ersatz desselben. Wenn es ohne ihre Schuld unterging, so haften sie nicht.

8. Seerecht von Ancona von 1397.

rubr. 19.

Von dem richtig behandelten Schiffe.

Wenn ein Schiff oder sonstiges Fahrzeug richtig (manöverirt) behandelt ist, so wie es sein soll, und unter guter Aufsicht gestanden hat und auf ihm alles geschehen ist, was guter und sorgsamer Schiffer und Meister (Bootsleute) Pflicht ist, und nun in Folge des Bruches der Ankerketten, Anker, Trossen u. s. w. durch Seeunfall (Sturm etc.) einem andern Schiffe Schaden zugefügt hat:

so haftet es nicht für den Schaden.

Anderenfalls haften die Herren oder Rheder dieses Schiffes für vollen Schadensersatz.

Von diesem Entschädigungsbetrage trägt der Schiffer (Bootsmann), welcher den Schaden verursacht hat, auf jedes Münzpfund 2 Groschen. Ist aber der Schaden so bedeutend, dass diese 2 Groschen auf jedes Pfund den Betrag von 100 Pfund übersteigen:

so soll der Schiffer (Bootsmann) darüber hinaus nicht haften.

Wenn Jemand Einspruch erhoben hat und behauptet, der Schiffer habe verkehrt gehandelt (manöverirt) und in Folge davon habe das Schiff sich losgerissen: so wird angenommen, dass das Schiff sich losgerissen habe, weil es schlecht verankert war, es sei denn, dass der Rheder des losgerissenen Schiffes durch Zeugen, welche weder zur Ankerwacht noch zu seinen Verwandten gehören, den strikten Nachweis führt, dass sein Schiff gut verankert gewesen ist.

rubr. 59.

Von dem, welcher trotz des Einspruchs Anker wirft.

Wenn Jemand das Anker eines grossen oder kleinen Schiffes oder anderen Fahrzeuges ausbringen will und Jemand von einem anderen Schiffe dagegen Einspruch erhebt und sich dem widersetzt, dass der Anker an einer bestimmten Stelle geworfen werde, und trotzdem der Anker dort ausgebracht wird und dem andern Schiffe Schaden zufügt:

so haftet derjenige, welcher den Anker geworfen hat, für den Schaden.

9. Gewohnheit von Valencia von 1250.

Buch III.

rubr. 17.

§ 10.

Derjenige ist nicht in Schuld, welcher in Folge von Behinderung durch einen Anderen oder in Folge der Stärke des Windes einem Anderen Schaden zufügt oder zufügen lässt. Und weil er nicht Schuld ist, so braucht er auch keinen Schaden zu tragen oder zu leiden.

10. Konsulat der See aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts (um 1250) und 14. Jahrhunderts (letzte Redaction um 1370).

Kapitel (197) 155.

Von Schiffen, welche zuerst oder zuletzt vor Anker gegangen sind.

Wenn ein Schiff zuerst in einem Hafen, auf einer Rhede oder an einer Küste oder an einem anderen Orte vor Anker geht, so soll jedes nach ihm kommende Schiff seinen Anker dergestalt ausbringen, dass es dem zuerst geankerten Schiffe keinen Schaden zufügt. Und wenn es ihm Schaden zufügt, so ist es verpflichtet, denselben ohne Widerrede zu ersetzen und zu vergüten. Wenn jedoch das später angekommene Schiff in einem Sturm eingelaufen ist, so dass es nicht fest gemacht werden konnte, und dem zuerst gekommenen Schiffe Schaden zufügte, so ist es nicht verpflichtet, den zu der Zeit und in diesem Unfalle zugefügten Schaden zu vergüten, weil es nicht seine Schuld ist. Daher soll der unter solchen Umständen verursachte Schaden dem Urtheile zweier seefahrtkundigen Männer unterstellt werden.

Kapitel (198) 156.

Von Schiffen, welche zuerst oder zuletzt vor Anker gegangen sind.

Wenn ein Schiff, welches zuerst in einem Hafen, auf einer Rhede, an der Küste, in einer Bucht oder an einem anderen Orte vor Anker liegt, einem anderen nach ihm ankommenden Schiffe Schaden zufügt, so ist es nicht verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, wenn die Ursache darin liegt, dass es dem zuerst zu Anker gegangenen Schiffe an Tauen fehlt, und es nichts anderes hat, womit es sich helfen kann, als das nach vorne ausgebrachte Tau, und sein Möglichstes gethan hat;

oder wenn die Ursache darin liegt, dass es an einem Orte liegt, wo es keine Taue geliehen oder gemiethet bekommen kann, und das Unwetter sehr schnell hereinbricht,

oder darin, dass es aus obigem Grunde nicht gehörig vor Anker gehen kann.

Wenn es in solchem Falle Schaden thut, so ist es zu nichts verpflichtet.

Wenn es aber Taue sich leiht oder miethet oder an einem Orte liegt, wo der Schiffer sie hätte kaufen können, oder wenn er von den anderen Schiffsleuten, welche nach ihm vor Anker gegangen sind, vor dem Unwetter gewarnt ist, oder wenn sie ihm haben helfen wollen, um ihn gut vor Anker zu bringen, und er (der zuerst vor Anker Gegangene) es abgeschlagen hat, und wenn dann das erste Schiff vom Sturme überfallen wird und dem anderen, später vertäuten Schiffe, Schaden zufügt, so ist es (das zuerst zu Anker gegangene Schiff) aus besagten Ursachen verpflichtet, allen diesen Schaden zu ersetzen.

Wenn aber das zuerst angekommene Schiff alle seine Kraft angewendet hat, und alles in seiner Macht Stehende gethan hat, mag es nun an einem Orte liegen, wo Taue zu haben sind oder nicht, so ist es zu keinem Schadensersatze verbunden. Denn man darf nicht annehmen, dass der Schiffer, wenn er Taue geliehen, gemiethet oder gekauft bekommen kann, das, was er besitzt, verlieren wolle, nur um einem Anderen absichtlich Schaden zuzufügen.

Das sollte Niemand glauben oder denken.

Wenn aber der Schaden aus den angeführten oder anderen Ursachen entsteht, oder gar mit des Schiffers Willen entsteht, so ist er für Alles schadensersatzpflichtig.

Kapitel (199) 157.

Von einem vor Anker liegenden Schiffe.

Wenn ein Schiff irgendwo zuerst vor Anker gegangen ist, so soll das nachher ankommende Schiff sein Anker so legen, dass es dem anderen keinen Schaden zufügt. Und wenn es Schaden thut, so ist es verpflichtet, denselben vollständig zu ersetzen, wie in dem vorhergehenden Kapitel gesagt ist.

Dies ist jedoch so zu verstehen, dass das zuerst vor Anker gegangene Schiff sein Anker oder Tau, welches es stehen hat, weder binnen- noch aussenbords verlege, nachdem das nach ihm angekommene Schiff sein Anker hat fallen lassen.

Und wenn es dieselben verlegt, nachdem das letzte Schiff vor Anker gegangen ist, und das zuerst angekommene Schiff Schaden erleidet, so ist das nach ihm angekommene Schiff nicht verpflichtet, ihm den gesammten Schaden, sondern nur einen Theil desselben zu ersetzen, weil es Anker und Taue ein- und auswärts verlegt hat.

Und der Schaden, welchen das zuletzt vor Anker gegangene Schiff dem zuerst verankerten zufügt, soll dem Urtheil seefahrtskundiger Männer übergeben werden, welche denselben nach ihrem Gewissen und dem Rathe der Schifferalten wohl und sorgfältig vertheilen sollen, damit zwischen den Schiffern keine Ungelegenheit oder Schaden entstehe.

Wenn aber das zuerst angekommene Schiff Anker und Taue weder ein- noch auswärts verlegt hat, so ist das zuletzt angekommene Schiff zur Vergütung des gesammten Schadens verbunden.

Wenn aber das zuletzt in dem Hafen angekommene und verankerte Schiff, nachdem es vor Anker gegangen ist, sein Anker oder Tau verlegt, und das zuerst angekommene und verankerte Schiff durch die veränderten und verlegten Anker und Taue jenes Schiffes Schaden leidet, so ist dieses zuletzt angekommene und verankerte Schiff verpflichtet, allen Schaden zu ersetzen, weil es sein Anker und Tau verlegt hat.

Wenn es sein Anker und Tau nicht verlegt, und das zuerst geankerte Schiff die seinigen mehr ein- oder auswärts legt, und das zuletzt angekommene Schiff keine Aenderung vornimmt, so ist es zu keinem Ersatze verpflichtet (soweit nicht im vorhergehenden Kapitel hierüber bestimmt ist).

Wenn aber das zuerst angekommene und vor Anker gegangene Schiff Schaden leidet, ohne dass das zuletzt angekommene und vor Anker gegangene Schiff Schuld daran ist, so ist letzteres zu keinem Ersatze des Schadens, welchen ersteres erlitten

hat, verbunden, weil das zuletzt angekommene und verankerte Schiff dazu keine Gelegenheit gegeben hat.

Dieses Kapitel ist gemacht, damit ein Jeder sich wohl in Acht nehme, was er thue und wie er seine Anker lege und sein Schiff vertäue. Denn so wie Jemand handelt und sein Anker legt, so soll ihm widerfahren, wie oben gesagt ist. Daher wird ein Jeder erinnert, das, was er zu thun hat, wohl zu thun, damit zwischen ihm und Anderen in Folge seines Verschuldens kein Streit entstehe.

Kapitel (200) 158.

Wenn ein oder zwei oder mehrere Schiffe in einen Hafen, Bucht oder anderen Ort einlaufen, und zwar gleichzeitig einlaufen, und vor Anker gehen, so soll ein jedes Schiff so weit von dem anderen entfernt ankern, dass sie einander keinen Schaden thun können.

Wenn es sich aber begiebt, dass in der Zeit, während sie dort liegen, ein Sturm entsteht, so soll ein jedes Schiff sich fest und wohl zu legen suchen, und alle seine Kräfte anwenden, damit keines Schaden erleide, noch dem anderen Schaden zufüge.

Und wenn ein Schiff während des Sturmes von seinen Tauen abtreibt und auf ein anderes stösst und demselben Schaden zufügt: so soll, falls dieses losgetriebene Schiff alle seine Kräfte angewandt hatte, um sich fest zu legen, und falls seine Taue gut waren und nicht nur für dieses, sondern sogar für ein grösseres Schiff hinreichend gewesen wären, dieser Schaden dem Schiffe, welches ihn erlitten hat, nicht ersetzt werden, weil der Schiffer des losgetriebenen Schiffes nicht Schuld daran ist, und das um so weniger, als er ja alles Mögliche gethan hat, um es recht fest zu legen, und als ja überdies seine Taue sogar für ein schwereres Schiff genügt haben würden.

Und aus dem Grunde ist er nicht verpflichtet, den zugefügten Schaden zu bessern.

Wenn aber der Schiffer des losgetriebenen Schiffes nicht sein Bestes gethan hat, wie er es hätte thun können und sollen, und das Tau für sein Schiff und sogar für ein noch kleineres Schiff nicht genügte, so ist er verpflichtet, wenn der Schaden dadurch entstanden ist, allen diesen Schaden dem Schiffe zu ersetzen und zu vergüten, welchen dasselbe durch seine (des Führers des losgetriebenen Schiffes) Nachlässigkeit und durch die Mängel der geführten Taue gelitten hat.

Daher soll sich ein jeder Schiffer vor Nachlässigkeit in der Befestigung seines Schiffes hüten und keine Taue mitnehmen, welche nicht genügen, damit er nicht in die obengenannte Strafe verfalle.

IV. Arabisches Recht.

11. Marokko (Malêkiten).

Exploration scientifique de l'Algerie, pendant les années 1840—1842, publié par ordre du gouvernement et avec le concours d'une commission académique. Sciences historiques et géographiques. Paris, Imprimerie nationale 1852.

Précis de jurisprudence musulmane ou principes de législation musulmane civile et religieuse, selon le rite Mâlékite (um 800) par Khalil Ibn-Ishak († 1398), traduit de l'Arabe par M. Perron.

Band I—VI.

Bürgerliches Recht.

Kapitel 40.

Vom Blutvergiessen oder Tödtung, von Verstümmelung und Wunden.

Abtheilung 3.

Von der Wiedervergeltung.

§ 9.

Von der Wiedervergeltung und dem „dieh" oder Ersatzgelde für Mord (und Beschädigung) in Fällen gegenseitiger Kraftäusserungen und Zusammenstösse unter Personen auf dem festen Lande oder auf dem Wasser.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

I. Wenn man das Motiv der beiden Personen (welche zusammenstiessen) nicht weiss oder nicht erkennen kann, so wird erachtet, dass auf beiden Seiten Vorsatz vorlag.

Das Umgekehrte gilt in dem Falle, wo zwei Schiffe z. B. gegen einander stossen und wo das eine derselben oder beide untergegangen sind. Wenn man nicht weiss oder nicht zu erkennen vermag, welches die Absicht ihrer Führer oder Lenker war, so lässt man gelten, dass kein Vorsatz vorlag, und es steht keine Verschuldung in Frage.

Der Grund dieses Unterschiedes in der Betrachtungs- und Beurtheilungsweise des Thatbestandes liegt darin, dass die Schiffe unter der Wirkung des Windes und nicht durch die Führung allein sich bewegen.

II. Es besteht eine Ausnahme in dem Falle, wo man nicht weiss oder nicht zu erkennen vermag, welches das Motiv der bezeichneten zwei Personen war (im ersten Absatz), und man sieht die Sache nicht so an, als ob auf beiden Seiten Vorsatz vorlag, wenn sie sich nämlich in der positiven Unmöglichkeit befanden, den gegenseitigen Zusammenstoss zu vermeiden.

Alsdann wird keinem von beiden eine Schadloshaltung angesonnen.

Das Gleiche gilt für den Zusammenstoss zweier Schiffe, ausser wenn sie einander etwa nicht ausweichen aus Furcht, zu kentern, geplündert oder genommen oder verbrannt zu werden oder an einen unbekannten Ort oder in Verschollenheit zu gerathen.

Wenn also einer der letzteren Umstände allein die beiden Schiffe abgehalten hat, sich von einander zu entfernen, während sie es doch gekonnt hätten, und wenn eins oder beide mit der ganzen Ladung und den Reisenden untergegangen sind, so ist die Schadloshaltung für die Sachen zu Lasten der Seeleute oder Führer und die „dieh" (Blutgeld) zu Lasten ihrer âkilâ (Agnatenfamilien). Denn sie sollen sich nicht durch die Aufopferung und den Tod Anderer retten.

Code musulman par Khalil (rite Malekite — statut réel). Texte Arabe et nouvelle traduction par N. Seignette, interpréte militaire, licencié en droit.

Constantine, Alger, Paris (Challamel ainé, éditeur, 5 rue Jacob) 1878.

Titel 27.

Von der Tödtung (Mord).

Abschnitt I.

Von der Talionsstrafe.

§ 3.

Von Mitthätern und Mitschuldigen.

1728. Bei jedem freiwilligen Zusammentreffen oder Kampf zwischen zwei Personen mit oder ohne Waffen, zu Pferde oder zu Fuss, ist, wenn beide Kämpfer fallen, die Wiedervergeltung erfüllt; wo dies nicht der Fall, da unterliegt der Ueberlebende der Wiedervergeltung.

1729. Jedes Zusammentreffen (Kampf) wird bis zum Beweise des Gegentheils als freiwillig angesehen. Die entgegengesetzte Vermuthung greift Platz, wenn es sich um den Zusammenstoss zwischen zwei Schiffen handelt.

1730. Nichtsdestoweniger fällt jede zivil- und strafrechtliche Verantwortlichkeit fort, wenn ein Fall höherer unwiderstehlicher Gewalt vorliegt, und zwar anderer Art als z. B. die Nothwendigkeit eines Manövers, um einen Schiffbruch zu verhüten, oder das Bedürfniss, bei Nacht ohne Lichter zu fahren.

1731. Abgesehen vom Falle absoluter höherer Gewalt fällt, wenn das Zusammentreffen (Kampf) oder der Schiffszusammenstoss ohne strafbare Absicht stattgefunden hat, die gesetzliche Busse für das Blut der getödteten oder verwundeten Personen dem Stamme (tribus) eines jeden der Beleidiger zur Last.

Aber die für den Werth des beim Zusammentreffen getödteten Pferdes oder der in Folge des Schiffszusammenstosses untergegangenen Sklaven oder anderer Güter geschuldeten Entschädigungen fallen ihm (dem Beleidiger) persönlich zur Last.

1732. Im Falle einer Mehrheit von Handelnden verfallen alle der Wiedervergeltung, wenn ein Komplott vorlag, — andernfalls derjenige allein, welcher den schwersten Schlag geführt hat.

Anmerkung. Das arabische Recht unterscheidet:

1. Talion, die körperlich vollzogene Kriminalstrafe.
2. Gesetzliche Busse (compositio), das Geldsurrogat der Talion.
3. Schadensersatz (rein zivilrechtlich).

12. Indischer Archipel (Châfiiten).

Minhâdj At-Tâlibîn, der Führer der Glaubenseifrigen. Handbuch der muselmännischen Jurisprudenz nach dem Ritus der Châfiiten um 1280. Texte Arabe publié par ordre du gouvernement avec traduction et annotations par L. W. C. van den Berg. Batavia 1884. Imprimerie du Gouvernement.

Buch 48
Vom Blutgeld.
Titel II.
Von der Verbindlichkeit, das Blutgeld zu zahlen, von den 'âquilah (Agnaten in der Collaterallinie als Vertretern im Schadensersatz), und von der Sühnung.
Section 2.

Wenn zwei Personen unfreiwillig aufeinander stossen, so haften die 'âquilah eines jeden gegenseitig für die Hälfte des kleinen Blutgeldes, falls der Unfall den Tod beider herbeigeführt hat.

Falls der Unfall mit Absicht beider Theile stattfand, so haften die 'âquilah gegenseitig für die Hälfte des grossen Blutgeldes, und

wenn nur auf einer Seite Absicht vorlag, so wird jede Partei in das für ihre That vorgeschriebene Blutgeld verurtheilt. —

Wenn der Tod beider Personen durch den Zusammenstoss ihrer betreffenden Reitthiere verursacht ist, so sind die Folgen dieselben, mit dem einzigen Unterschiede, dass die Nachkommenschaften Beider mit der Hälfte des Werthes des Reitthieres der anderen Person belastet werden, auch wenn der Unfall den Tod oder die Verstümmelung der Thiere u. s. w. nach sich gezogen hat. Auf gleiche Weise ist hinsichtlich eines Zusammenstosses zu entscheiden, welcher nicht zwischen zwei grossjährigen und vernunftbegabten Personen, sondern zwischen zwei Minderjährigen oder Geisteskranken stattgefunden hat, obgleich nach einigen Rechtsgelehrten der Vormund oder Kurator den seiner Obhut anvertrauten Minderjährigen oder Geisteskranken persönlich gegen die Prozessfolge decken muss, falls er es war, der ihnen rieth, das Pferd zu besteigen. Wenn eine dritte Person einen Minderjährigen oder Geisteskranken hat zu Pferde steigen lassen, so halten ihn die Gelehrten einstimmig für haftbar für Blutgeld, Schaden und Interessen, welche von beiden Theilen geschuldet werden (cf. Sachsenspiegel III, 3).

Der Zusammenstoss zweier Schiffe steht unter den hinsichtlich der Reiter aufgestellten Grundsätzen, soweit die Kapitäne in Frage kommen, wenigstens wenn Schiffe und Ladungen ihnen gehören.

Wenn die Schiffe mit Waaren, welche anderen Personen gehören, beladen sind, so haftet jeder Kapitän den Befrachtern für die **Hälfte** des durch jeden der Kapitäne erlittenen (ihnen zugefügten) Schadens.

Endlich schulden in dem Falle, wo nicht nur die Waaren, sondern auch die Schiffe den betreffenden Kapitänen nicht gehören, diese, und zwar jeder von ihnen, die **Hälfte** des Werthes sowohl der Fahrzeuge wie der Waaren, welche ihnen anvertraut sind.

13. Hindostan (Hanefiten).

Hedaya oder der Führer, ein Kommentar zu den muselmännischen Gesetzen, um 1200.

Auf Befehl des General-Gouverneurs und Rathes zu Bengalen übersetzt von Charles Hamilton, 2. Ausgabe von Standish Grove Grady. London 1870.

Fünfzigstes Buch.

Von Geldstrafen.

Kapitel III.

Von Verletzungen, welche von oder an Thieren begangen sind.

I. Der Reiter eines Thieres haftet für jeden von demselben veranlassten Schaden, welchen zu verhindern er in der Lage war.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Kurz, Regel ist, dass das Recht des Verkehrs auf der öffentlichen Strasse der ganzen Gemeinschaft zusteht, und zwar unter der einzigen Bedingung der Sicherheit. Denn es ist die Ausübung eines Rechtes der Reisenden, im Hinblick auf ihn selbst einerseits und im Hinblick auf andere andererseits, da das Recht des Verkehrs unter die ganze Gemeinschaft getheilt ist — weil es eben Allen zugetheilt ist, und zwar unter der Bedingung der Sicherheit (gefahrloser Ausübung) mit Rücksicht auf die Interessen beider Parteien.

Ferner ist zu bemerken, dass eine Beschränkung auf die Bedingung der Sicherheit nur in den Fällen stattfinden kann, wo die Aufmerksamkeit auf die Sicherheit thunlich ist.

Denn wenn sie (diese Beschränkung) dort auferlegt wäre, wo diese Aufmerksamkeit unthunlich ist, so würde die Ausübung des Rechtes (auf Thieren zu reisen) gänzlich ausgeschlossen sein.

Nun ist es einem Manne möglich, aufzupassen, dass das Thier, welches er reitet, Menschen oder Eigenthum nicht unter seine Füsse tritt und dergleichen, da eine Person, welche reitet, nicht in die Nothwendigkeit versetzt ist, Alles, was ihm im Wege liegt, niederzutreten. — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

IX. Fall, wo zwei Reiter gegeneinander stossen und sich gegenseitig tödten.

Wenn zwei Männer auf zwei verschiedenen Thieren reiten und mit Gewalt gegeneinander stossen, so dass sie beide sterben, so schuldet die Akila des andern die Geldbusse für jeden.

Schafi und Ziller behaupten, dass in diesem Falle die Agnaten (Akila) jeder Partei mit Rücksicht auf den andern nur die halbe Geldbusse schulden, da jeder ebenso sehr in Folge seiner eigenen That, als in Folge der des anderen gestorben ist, weshalb die Hälfte der Todtschlagssühne auf jeder Seite ausser Berechnung bleibe.

Die Begründung unserer Gelehrten ist die, dass der Tod jeder Partei ausschliesslich der Handlung des andern zugerechnet werden müsse und in keiner Weise der eigenen Handlung. Denn seine Handlung (nämlich das Verkehren auf der öffentlichen Strasse) sei rein neutraler Natur, und eine Handlung dieser Natur lasse keine Zurechnung des Todes auf sie als Haftungsursache zu.

Dagegen ist jedoch mit Fug zu bemerken, dass aus diesem Grunde das ganze Blutgeld ausser Ansatz bleiben müsste, und dass selbstredend nichts von den beiderseitigen Agnaten geschuldet würde.

Denn da die Handlung beider (nämlich das Verkehren auf der öffentlichen Strasse) neutraler Natur ist, so kann es keinen Haftbarkeitsgrund abgeben.

Als Antwort darauf ist jedoch zu bemerken, dass, obgleich die Handlung beider in Frage stehenden Parteien neutraler Natur ist, sie doch auf die Bedingung der Sicherheit beschränkt ist. Und eine neutrale That, welche auf die Bedingung der Sicherheit beschränkt (nur unter der Bedingung gefahrlosen Vollzuges erlaubt ist) ist, ist, obgleich sie im Hinblick auf die Partei selbst kein Haftungsanlass ist, nichtsdestoweniger ein solcher im Hinblick auf die andere Partei.

Bemerkt werden muss jedoch, dass eine volle Geldbusse für jeden Reiter nur dann geschuldet wird, wenn sie durch Zufall gegen einander (wie oben bemerkt) gestossen sind. Denn wenn sie vorsätzlich so gehandelt haben, so wird mit Rücksicht auf jeden nur die halbe Geldbusse geschuldet.

Alles Vorstehende gilt unter der Voraussetzung, dass beide Parteien freie Leute waren, denn wenn sie beide Sklaven waren, so kommt das Blutgeld beider nicht in Ansatz.

XIX. Eine Person, welche muthwillig ein Thier schlägt, so dass dasselbe Unheil (Schaden) anrichtet, haftet.

Wenn der Schlagende ein Sklave ist, so haftet er mit seiner Person für jeden daraus entstandenen Schaden,

oder wenn er ein Kind ist, so ruht die Haftpflicht (wegen des zerstörten Eigenthums oder der persönlichen Verletzung) auf seinem Vermögen, weil Sklaven und Kinder für ihre Thaten gerichtlich haftbar gemacht werden.

14. Persien (Schiiten).

Sammlung der Gesetze für die schiitischen Muselmänner, um 1290, übersetzt von A. Querry. Paris 1871, 1872.

Buch XII.
Vom Blutgeld (Busse).

Kapitel II.
Von den Gründen der Haftung für das Blutgeld.

I. Von der Haftung, wenn Tod oder Verwundung in Folge einer direkt wirksamen Ursache stattfinden.

art. 54.

Wenn ein Mensch einen anderen stösst und der Gestossene stirbt, so bleibt der Urheber des Stosses persönlich haftbar.

art. 55.

Wenn der Urheber des Stosses stirbt, so haftet der Zweite nicht, wenn er sich auf eigenem Grund und Boden oder an einem Orte befand, wo er sich aufhalten durfte, oder auf einer öffentlichen und geräumigen Strasse.

Wenn der gestossene Mensch sich auf einer öffentlichen und engen Strasse befand, so sind einige Juristen der Meinung, dass er für den Tod des Urhebers des Stosses haften muss, weil er dadurch, dass er sich an einem Orte aufhielt, wo zu verweilen er kein Recht hatte, sich einer Nachlässigkeit schuldig gemacht habe, z. B. wenn er auf einem engen Wege sass und von einem Vorübergehenden gestossen wurde. Er hat kein Recht auf Reciprocität, wenn er selbst dabei umkommt.

art. 56.

Vorstehende Bestimmung ist nur in dem Falle anwendbar, wenn der Urheber des Stosses ohne Ueberlegung gehandelt hat. Im Falle des Gegentheils und wenn er an der verweilenden Person ohne Zusammenstoss vorbeigehen konnte, bleibt er haftbar, falls diese stirbt, und hat kein Recht auf Gegenseitigkeit, wenn er selbst stirbt.

art. 57.

In dem Falle, wo zwei freie Personen bei einem gegenseitigen Stosse sterben, haben die bezüglichen Erben wechselseitig das Recht, den halben Blutpreis von jedem der Todten zu fordern, während die andere Hälfte einem jedem derselben zur Last fällt, weil der Tod eines Jeden **gleichzeitig** durch eigene That und durch die That des Anderen verursacht ist.

art. 58.

Die vorstehende Bestimmung gilt gleichmässig in dem Falle, wo 2 Personen zu Pferde oder zu Fuss waren oder wenn nur eine von ihnen beritten war und die zweite zu Fuss. Ersteren Falls ist, wenn die beiden Pferde gleichfalls durch den Stoss getödtet sind, jede der beiden Personen gegenseitig zur Zahlung des halben Preises des Pferdes an die andere verpflichtet und die bezüglichen Theile des Blutgeldes werden beiderseits kompensirt.

art. 63.

In dem Falle, wo zwei Personen freien Standes zusammenstossen und nur eine von ihnen stirbt, haftet der Ueberlebende nach den vorstehenden Bestimmungen nur für die Hälfte des Blutgeldes des Verstorbenen.

II. Von der Haftung, wenn Tod oder Verwundung in Folge einer indirekten Ursache stattfinden.

art. 94.

In dem Falle, wo zwei Schiffe durch die Schuld beider Kapitäne, welche selbst die Eigenthümer sind, zusammenstossen, soll jeder derselben für die Hälfte des Schadens, welchen er dem anderen zugefügt hat, haften. Diese Vorschrift gilt gleichergestalt in dem Falle, wo zwei, jede mit einer Bürde belastete Personen zusammenstossen, wenn die eine von ihnen den Verlust der Bürde (des Gepäcks) der anderen verursacht oder wenn der Verlust gegenseitig ist (s. art. 57 u. 58).

art. 95.

Wenn im vorstehenden Falle die Kapitäne oder Träger nicht Eigenthümer der Schiffe oder Lasten (Gepäcke) sind, so haftet jeder von ihnen für die **Hälfte des Werthes** der beiden Schiffe und desjenigen der beiden Lasten, weil sie in diesem Falle die Urheber des Schadens waren und folglich persönlich haften und zwar sowohl für den Verlust der Güter wie für den Tod der Menschen.

art. 96.

Der Kapitän, mag er Rheder (Eigenthümer) oder Lohnschiffer (besoldet) sein, haftet nicht für den durch sein Schiff beigebrachten Stoss, wenn seinerseits keine Nachlässigkeit vorlag und wenn der Stoss durch die Heftigkeit des Windes verursacht ist.

art. 97.

Der Kapitän eines von einem anderen angerannten Schiffes haftet nicht. Die Haftung ruht auf dem Kapitän, welcher durch seine **Schuld** gegen das andere Schiff gestossen ist (art. 54).

V. Malaiisches Recht.

15. Seegesetz des Königreichs Malâca aus dem Ende des 13. Jahrhunderts.

Kapitel 11.

Wenn ein Schiff beim Kreuzen **quer getroffen** wird, so werden Diejenigen, welche sich auf dem Schiffe, dessen Stoss diesen Unfall herbeigeführt hat, befanden, zur Strafe Königssklaven. Alle, Reiche wie Arme, Sklaven wie Freie, Männer wie Weiber, erleiden diese Strafe, Jeder nicht mehr und nicht weniger, wie das allgemein bekannt ist.

Wenn ein Schiff während eines hohen Seeganges oder durch stürmische Winde getroffen, auf einen Felsen, eine Korallenbank oder eine Untiefe hingetrieben wird, dieses Schiff auf seinem Kurse, auf welchem es mit einem anderen in Convoi fährt, dieses andere Schiff anfährt und beschädigt: **so soll dieser Unfall als ein Verschulden angesehen werden, weil das Meer weit ist und man sich von ähnlichen Gefahrsanlässen fern halten kann.**

Das Gesetz schreibt vor, dass in diesem Falle ein Dritttheil des verursachten Schadens den armen Schiffbrüchigen zugerechnet werden soll, und dass die beiden übrigen Dritttheile zu Lasten Derjenigen sein sollen, welche diesen Unfall herbeigeführt haben. So lautet das Gesetz.

15a. Seegesetz von Malâca. (Variante für Macassar und Bugi auf Celebes.)

Kapitel 8.

Wenn eine Dschunke, welche mit einer anderen Dschunke oder auch mit einem anderen Handelsfahrzeug unter Segel geht, in Convoi fährt und durch den Zusammenstoss mit diesem anderen Schiffe zu Grunde geht, so fällt die Schuld auf dasjenige Fahrzeug, welches den Stoss ausführte. **Denn das Meer ist weit und es war möglich, sich vor dergleichen Unfällen in acht zu nehmen.**

Das Gesetz will in diesem Falle mit Rücksicht auf diese unglücklichen Schiffbrüchigen, dass man ihnen zwei Dritttheile des Schadens, welchen sie erlitten haben, ersetze, falls der Zusammenstoss bei Nacht und ohne Absicht auf Seiten derjenigen, welche ihn herbeigeführt haben, vielmehr einfach durch Nachlässigkeit der Ausgucksleute und durch Verschulden ihrerseits erfolgt ist.

Wenn dieser Unfall bei Tage erfolgte, so sollen die Schiffbrüchigen für ihren ganzen Verlust schadlos gehalten werden. **Denn das Verschulden der Schadensstifter übersteigt alle Grenzen.**

15b. Seegesetz von Malâca. (Variante.)

Kapitel 10.

Es ist die Regel für die Dschunken, welche in Gesellschaft fahren und welche, von heftigen Winden getroffen, zusammenstossen, dass, wenn die eine von ihnen

beschädigt ist, **die Schuld auf dem Schiffe ruht, welches dasselbe angerannt hat,** und dass der Verlust der armen Schiffbrüchigen in drei Theile getheilt wird, von welchen der eine den Urhebern des Unfalles zur Last fällt, während die beiden anderen für das vom Unfall betroffene Schiff verloren sind.

Kapitel 16.

Wenn ein Schiff **quer angesegelt** ist, so will das Gesetz, dass der Schaden unter alle die, welche sich auf dem segelnden Schiffe befinden, getheilt wird, ohne Unterschied unter Gross und Klein, Männer und Weiber.

VI. Westgermanisches und Fränkisches Recht.

16. Seerecht von Oleron (Gewohnheiten von Oleron und Urtheile der See). Erster Theil um die Mitte des 12. Jahrhunderts (der Schluss zwischen 1285 und 1314).

art. 15 (14).

Wenn ein Schiff auf einer Rhede vor Anker liegt und ein anderes Schiff aus der See kommt, **nicht gut gesteuert wird** und mit dem Schiffe, welches ihm im Wege liegt, zusammenstösst, so dass dasselbe in Folge des Stosses durch das ansegelnde Schiff beschädigt wird und die Weine in beiden Schiffen lecken und auslaufen:

so soll der Schaden, welchen die Güter und Schiffe gelitten haben, taxirt und die Schiffsschäden von beiden Schiffen und die Schäden an den Weinen von den Kaufleuten zur Hälfte getragen werden.

Der Schiffer desjenigen Schiffes, welches das andere angesegelt hat, soll mit seinen Leuten schwören, dass es nicht mit Vorbedacht und bösem Willen geschehen sei.

Dieses Gesetz ist deswegen gemacht, damit kein altes Schiff sich absichtlich einem anderen besseren derart in den Weg lege, dass es demselben Schaden zufügen und von demselben beschädigt werden kann, was es gern thäte, wenn es seinen ganzen Schaden ersetzt erhielte. Wenn es aber weiss, dass es den halben Schaden tragen muss, so wird es sich lieber aus dem Wege legen und ausweichen.

art. 16 (15).*)

Wenn zwei oder mehrere Schiffe in einem Hafen liegen, wo wenig Wassertiefe ist, so dass der Anker des einen Schiffes nahe bei einem anderen trocken liegt, so soll der Schiffer des anderen Schiffes zu diesem sagen: „Schiffer, nehmt Euern Anker ein! Denn er ist uns zu nahe und könnte uns Schaden zufügen.“

Wollen der Schiffer und seine Leute ihn nicht einnehmen, so dürfen der andere Schiffer und seine Leute, welche dadurch Schaden leiden könnten, den Anker lichten und verlegen. Widersetzen sich jene diesem Lichten, und thut der Anker Schaden, so sollen sie solchen **vollauf** ersetzen.

*) Die eingeklammerten Zahlen gelten für die Variante:
Rolle von Oleron, die Art und Weise, wie die Führer und Kaufleute und andere Schifffahrtsgenossen sich verhalten und benehmen sollen nach dem Urtheil der See und der Rolle von Oleron. (Zwischen 1314 u. 1340 in England recipirt, 12 Edward III?)

Wenn sie keine Boje auf dem Anker haben und der Anker Schaden thut, so sind sie zum Ersatz des vollen Schadens verpflichtet. Daher müssen im Hafen auf Grund sitzende Schiffe Bojen oder andere Zeichen auf ihren Ankern haben, welche weithin über Wasser gesehen werden können.

17. Die guten Gebräuche und guten Gewohnheiten und guten Urtheile der Gemeinde zu Oleron aus dem Ende des 13. Jahrhunderts.

Kapitel 82.

Wenn zwei Schiffe vor Anker liegen und eins von ihnen in Folge eines Sturmes vor seinen Ankern treibt und gegen das andere stösst und das losgerissene Schiff das andere beschädigt, so soll das losgetriebene Schiff die Hälfte des Schadens bezahlen, und das andere, dessen Anker hielten, soll die andere Hälfte des Schadens bezahlen, weil hier ein Unglücksfall (Zufall) vorliegt.

Wenn jedoch das Schiff, welches gut verankert war, durch Augenschein von Sachverständigen oder durch andere Zeugen beweisen kann, dass durch Verschulden der Besatzung oder Mängel der Zu- und Ausrüstung des besagten Schiffes dieses besagte Schiff vom Ankerplatz trieb, und wenn der besagte Schaden besichtigt ist und dies bewiesen werden kann, dann ist das Schiff, welches gut verankert lag, nicht verpflichtet, irgend einen Theil der Schäden zu tragen.

Wenn aber das verankerte Schiff durch Zufall mit dem besagten Schiffe, welches gut verankert war, zusammenstiess, dann soll das Schiff, welches gut verankert war, die Hälfte der Schäden bezahlen, weil dieser Fall auch ihm zustossen kann, und das Schiff, welches von seinem Ankerplatze abtrieb, soll die andere Hälfte bezahlen.

18. Urtheile von Damme oder Gesetze von Westcapellen aus dem 14. Jahrhundert (1350—1380).

art. 15.

Es kommt vor, dass ein Schiff in einem Hafen mit Tauen befestigt liegt und ein anderes Schiff mit der Fluth kommt und gegen das Schiff stösst, welches dort vertäut liegt, so dass es von dem Stosse Schaden leidet und die Böden aus den Weinfässern fliegen. Dieser Schaden (sc. der Schiffe) soll nach Abschätzung unter beide Schiffe getheilt werden.

Die Weine oder Güter, welche in beiden Schiffen sind, sollen den Schaden unter sich gemeinschaftlich theilen.

Der Schiffer, welcher den Schaden zugefügt hat, ist verpflichtet, mit seiner Mannschaft zu schwören, dass er es nicht mit Absicht gethan habe und dass er nichts dagegen habe thun können. Alsdann ist er, ohne weiteren Verlust, nicht mehr als die Hälfte des Schadens zu bezahlen verpflichtet. Will und kann er dies mit seiner Mannschaft nicht beschwören, so muss er den Schaden ganz und voll bezahlen. So ist es Rechtens.

Der Grund, warum das Urtheil also gefällt und gefunden ist, ist folgender: Es kommt vor, dass man absichtlich ein altes Schiff anderen guten Schiffen in den Weg legt, damit es von den anderen den gesammten Schaden ersetzt erhalte, wenn

es von den anderen Schiffen zerbrochen wird. Wenn man aber weiss, dass der Schaden halb und halb getheilt (getragen) wird, so legt man es vorsorglich aus dem Wege.

art. 16.

Ein Schiff oder zwei oder mehrere liegen in einem Hafen, wo flaches Wasser ist und welcher trocken zu laufen pflegt, so dass das eine Schiff dicht bei dem anderen zu sitzen kommt. Dann ist der Schiffer desjenigen Schiffes, welches zuerst auf den Grund zu sitzen kommt, verpflichtet, zu der anderen Schiffsbesatzung, welche sich ihm zu nahe hingelegt hat, zu sagen: „Ihr Herren, lichtet Euren Anker, denn er liegt uns zu nahe, und wir können Schaden davon leiden."

Wollen diese dann den Anker nicht lichten, so darf der Schiffer desjenigen Schiffes, welches zuerst auf Grund zu sitzen kam, mit seinen Gesellen den Anker lichten.

Wollen die Anderen das nicht zulassen und hindern und verbieten es ihm, und es entsteht dadurch Schaden in Folge von Beschädigung durch den Anker, so ist der Schiffer, welcher den Anker zu nahe gesetzt hatte, verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

Liegt ein Anker ohne Boje und thut Schaden, so ist derjenige, welchem der Anker gehört, verpflichtet, den Schaden zu bezahlen. Denn in solchem Hafen soll man Bojen auf seinem Anker haben, damit ein Jeder sich davor in Acht nehmen kann und keinen Schaden dadurch erleidet. Und liegt man in einem trockengelaufenen Hafen, so ist man verpflichtet, Bojeleinen und andere Taue zu legen.

19. Gewohnheiten von Amsterdam, Enchhuysen und Stavern aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts (um 1408).

art. 12.

Wenn ein Schiff von Amsterdam oder einer anderen Stadt segelt und ein anderes ansegelt und dies nicht mit Absicht geschieht, so soll ein jegliches den Schaden halb tragen und ersetzen. Geschieht es jedoch mit Vorsatz, so soll dasjenige Schiff, welches das andere ansegelte, den Schaden allein tragen und bessern.

art. 13.

Wenn ein Schiff in einem Hafen liegt, in Amsterdam oder anderswo, und gegen ein anderes Schiff getrieben wird, so sollen, wenn es Schaden zufügt, beide Schiffe diesen Schaden halb und halb bezahlen.

art. 14.

Wenn ein Schiff in einen Hafen kommt, nach Amsterdam oder anderswo, so soll es einen Schwimmer auf seinem Anker haben. Ist das nicht der Fall und entsteht Schaden daraus, so soll es den halben Schaden ersetzen.

art. 32.

Es kommt vor, dass ein Schiff das andere unabsichtlich ansegelt, so dass das eine Schiff mit seiner Ladung verloren geht. Alsdann soll man das Gut, welches in beiden Schiffen war, bevor das eine der Schiffe untergegangen ist, zu Geld schätzen oder bewerthen. Darauf soll der Werth der Güter, auf beiden

Schiffen zusammengenommen, das verlorene Gut Pfund für Pfund und Mark für Mark (wie grosse Haverei) in gleichem Verhältniss bezahlen. Desgleichen soll man den Werth der beiden Schiffe **vor** Eintritt des Schadens abschätzen, und dann soll der Geldwerth beider Schiffe zusammengenommen das verlorene Schiff Pfund für Pfund, Mark für Mark in gleichem Verhältniss bezahlen.

20. Holländisches Seerecht. Karl's V. Ordonnanz vom 19. Juli 1551.

Theil II.

art. 46.

Wenn es sich ereignet, dass zwei Schiffe im In- oder Auslande segeln und beim Segeln zusammenstossen, ohne frei von einander segeln oder sich ausweichen zu können, und diese zusammenstossenden Schiffe zu Grunde gestossen werden oder sich anderweiten Schaden zufügen: so soll der Schaden den **Schiffern,** welche dergestalt gehandelt und gelitten haben, halb und halb zugerechnet werden, und zwar die eine Hälfte denjenigen, welche den Schaden erlitten haben, die andere Hälfte zu Lasten derjenigen, welche diesen Schaden zugefügt haben.

Ob nun vorbesagter Unfall bei Tage oder bei Nacht, in Sturm- oder schönem Wetter geschieht, stets soll die Theilung dieselbe sein.

art. 47.

Wenn es sich ereignet, dass Schiffe im In- oder Auslande vor ihren Ankern liegen und irgend eines von ihnen ins Treiben gerathen ist, sei es weil sein Anker triftig geworden ist oder sei es wegen Brechens seiner Trossen, und das solchergestalt lostreibende Schiff einem anderen fest vor Anker liegenden Schiffe vor den Bug oder an Bord treibt und diesem vor Anker liegenden Schiffe Schaden zufügt: so soll dasjenige Schiff, welches dem anderen an Bord oder vor den Bug gekommen ist, verpflichtet sein, die Hälfte des Schadens zu bezahlen, und zwar nach Schätzung sachverständiger Leute.

Und wenn das im Treiben befindliche Schiff sich selbst an einem anderen Schiffe, welches fest vor Anker oder vertäut liegt, beschädigt, so soll es den Schaden selber tragen, ohne von demjenigen Schiffe, welches vor seinem Anker gut befestigt lag, irgend welchen Ersatz beanspruchen zu können.

art. 48.

Im Falle, dass ein Schiff, welches vom In- oder Auslande kommt, sei es unter Segel oder im Schlepptau, einem anderen vor Anker liegenden Schiffe beim Segeln Schaden zufügt, so soll dasjenige Schiff, welches dergestalt ansegelte, dem gedrückten oder beschädigten Schiffe den gesammten Schaden bezahlen, es sei denn, dass solches in Folge schweren Wetters oder anderswie ohne Schuld desjenigen Schiffes, welches den Schaden zugefügt hat, verursacht wurde.

art. 49.

Wenn irgend ein Schiff von den Ankern eines anderen Schiffes, welches vor Anker lag und keine Boje auf seinem Anker hatte, gedrückt wird, so soll dasjenige Schiff, dessen Anker solchergestalt ohne Boje lag, verpflichtet sein, dem anderen gedrückten Schiffe den gesammten Schaden zu bezahlen, es sei denn, dass die Boje

ohne Schuld des Schiffers abgetrieben wäre, und dass zur Zeit des Werfens des vorbesagten Ankers eine Boje darauf gewesen wäre. In diesem Falle soll das gedrückte Schiff die Hälfte seines Schadens von dem **Schiffer,** dessen Anker ohne Boje auf dem Wasser gelegen hatte, ersetzt erhalten.

21. Holländisches Seerecht. Ordonnanz Philipp's II. von 1563.

Titel V.

Von Schiffen, welche einander beschädigen.

art. 1.

Wenn es geschieht, dass zwei Schiffe im In- oder Auslande segeln und beim Segeln zusammenstossen, ohne von einander frei segeln oder sich ausweichen zu können, und solchergestalt das eine das andere in den Grund bohrt oder ihm anderen Schaden zufügt: so soll der Schaden halb und halb gehen, mag das Unglück bei Tage oder bei Nacht, in Sturm, schönem Wetter oder anderswie geschehen.

Geschieht es jedoch **mit Willen oder durch Schuld** des einen, so soll dieses den Schaden allein ersetzen.

art. 2.

Wenn es geschieht, dass irgend eines der im In- oder Auslande fest liegenden Schiffe ohne Schuld des **Schiffers** triftig wird und dasselbe Schiff ein anderes festliegendes Schiff beschädigt, so soll dasjenige Schiff, welches dem anderen solchen Schaden zugefügt hat, verpflichtet sein, die Hälfte des Schadens zu bezahlen, und zwar nach Schätzung sachkundiger Leute.

Und wenn dasjenige Schiff, welches triftig geworden war, dadurch irgend welchen Schaden erlitten hat, so soll es den Schaden selber tragen.

art. 3.

Im Falle, dass ein Schiff, welches aus dem In- oder Auslande unter Segel oder in Schlepptau kommt, ein anderes festliegendes Schiff im Segeln beschädigt, so soll der solchergestalt ansegelnde Schiffer dem zerdrückten oder beschädigten Schiffe die Hälfte des Schadens bezahlen und selbst mit seiner Mannschaft durch Eid sich reinigen dahin, dass es nicht durch ihre Schuld geschehen sei; es sei denn, dass der Beschädigte das Gegentheil zu erweisen vermöchte und selber auch ausser aller Schuld sei, in welchem Falle das vorgenannte vom Auslande kommende Schiff den gesammten Schaden bezahlen soll.

art. 4.

Alle Schiffe, welche ihren Anker werfen, sollen eine Boje oder einen Schwimmer darauf haben, und wenn Mangels eines solchen irgend ein Schaden geschieht, so soll das Schiff, welches der Boje ermangelte, diesen Schaden ganz und voll ersetzen.

Ist es jedoch der Fall, dass die vorgenannte Boje oder der Schwimmer nach Werfen des Ankers ohne Schuld des Schiffers abgetrieben ist, und er noch keinen hatte wieder aufsetzen können, so ist er zum Ersatze der Hälfte des obgemeldeten Schadens verpflichtet.

art. 5.

Wenn zwei Schiffe bei einander liegen und das eine von ihnen auf Grund geräth oder anders nicht loskommen kann und das andere ihm so nahe liegt, dass daraus Gefahr entstehen kann, so soll Derjenige, dessen Schiff an Grund sitzt

und nicht weichen kann, den anderen, welcher flott ist und Platz machen kann, ersuchen, seine Anker zu lichten, um Schaden zu verhüten. Und wenn derselbe dies nicht thun will, so darf jener es selbst thun. Und wenn, während er es thut, der andere ihm es verbietet oder ihm Hindernisse in den Weg legt, und dadurch irgend ein Schaden entsteht, so soll derselbe (der andere) schuldig sein, Ersatz zu leisten.

22. Ordonnanz der Stadt Rotterdam vom 28. Januar 1721, betreffend Assekuranz und Havereien.

Von Schiffen, welche einander beschädigen.

art. 255.

Wenn zwei Schiffe unter Segeln zusammenstossen, ohne einander ausweichen zu können, und dadurch das eine oder andere Schiff in den Grund gebohrt wird, oder Schiff oder Schiffe oder Güter beschädigt werden — einerlei ob Sturm oder gutes Wetter, Tag oder Nacht war —: so soll der Schaden an beiden Schiffen und Gütern zusammengeschlagen, von jedem zur Hälfte getragen und, wie in grosser Haverei gebräuchlich ist, gerechnet werden, und dieses unter Haftung von Schiff und Gütern, und **ohne dass die Rheder oder Schiffer noch weiter haftbar** sein sollen.

art. 256.

Geschah der Unfall, welcher auf der einen oder anderen Seite eintrat, mit Absicht oder offensichtlicher Schuld, so soll der gesammte Schaden von dem Schuldigen ersetzt werden.

Dies ist jedoch so zu verstehen, dass die Rheder durch die Schuld der Schiffer nicht weiter als bis zum Betrage ihres Schiffsantheils haftbar gemacht werden können.

art. 257.

Wenn ein fest und vertäut liegendes Schiff ohne Schuld des Schiffers triftig geworden ist und darauf ein fest und vertäut liegendes Schiff beschädigt hat, so soll der Schaden des solchergestalt festliegenden Schiffes von dem triftigen Schiffe zur Hälfte getragen werden, ohne dass das dergestalt festliegende Schiff zum Ersatze irgendwelchen Schadens an dem triftigen Schiffe verpflichtet sein soll, selbst dann nicht, wenn das triftige Schiff durch das Abprallen beschädigt ist.

art. 258.

Dies soll auch Platz greifen, obgleich der Schiffer des fest und vertäut liegenden Schiffes auf Zuruf des Schiffers des triftigen Schiffes seine Taue nicht abfieren gewollt hat, falls nämlich dadurch, durch Unwetter oder anderweitig, sein Schiff in Gefahr gerathen wäre.

art. 259.

Wenn ein segelndes Schiff ohne Schuld des Schiffers ein fest und vertäut liegendes Schiff angesegelt oder beschädigt hat, so soll das segelnde Schiff den Schaden, welcher dem obgenannten festliegenden Schiffe und dessen Gütern zugefügt ist, zur Hälfte tragen.

art. 260.

Jedoch soll der Schiffer des segelnden Schiffes verpflichtet sein, auf Anfordern des Beschädigten seine Unschuld durch seinen und seiner Schiffsmannschaft Eid zu beweisen, oder soll widrigenfalls für den gesammten Schaden haftbar sein.

art. 261.

Auch soll der Beschädigte mit dem Nachweise der Schuld des Schiffers des segelnden Schiffes zugelassen werden, bevor der Eid in Folge Zuschiebung seitens des Beschädigten oder in Folge Verfügung des Richters nach Anhörung der Parteien geleistet wird.

art. 262.

Wenn der Beschädigte dem Unfalle vorbeugen gekonnt hat, so soll er seinen eigenen Schaden, als durch seine eigene oder seines eigenen Schiffes Schuld erlitten, tragen, ohne deswegen irgendwelchen Anspruch gegen das segelnde Schiff zu haben.

art. 263.

Schiffer, welche ihre Anker werfen, sollen allezeit eine Boje oder einen Schwimmer darauf haben und sollen in Ermangelung desselben den dadurch verursachten Schaden bezahlen.

Das ist so zu verstehen, dass, wenn dies ohne des Schiffers Schuld geschehen ist, er nicht weiter als bis zur Hälfte des Schadens haftbar sein soll.

art. 264.

Hinsichtlich des Eides soll hier dasselbe gelten wie in dem Falle des Schadens, welcher von einem segelnden Schiffe einem festliegenden Schiffe zugefügt ist.

art. 265.

Wenn zwei Schiffe so nahe bei einander liegen, dass Gefahr dabei ist, und das eine auf Grund sitzt oder sonstwie nicht weichen kann, so soll der Schiffer des Schiffes, welches nicht weichen kann, von dem Schiffer des anderen Schiffes beanspruchen dürfen, dass er seine Anker verlegt und ausweicht.

Wenn durch dieses Verlangen oder Thun an dem weichenden Schiffe und dessen Gütern irgend ein Schaden entsteht, so soll desfalls eine theilweise Entschädigung nach billigem Ermessen stattfinden.

art. 266.

Der Schiffer des Schiffes, welches weichen (Platz machen) konnte und doch dies auf Aufforderung des Schiffers des festliegenden oder darin behinderten Schiffes nicht thun wollte, soll verpflichtet sein, den dadurch verursachten Schaden zu ersetzen.

art. 267.

In die Berechnung des Schadens soll in allen diesen Fällen die Reparatur, Beschädigung und der Verlust gesetzt werden. Doch soll auf das Affektionsinteresse keine Rücksicht genommen werden.

art. 268.

Uebrigens sollen in allen diesen Fällen die Rheder nicht weiter als bis zum Belaufe ihres Schiffsantheils haftbar sein, und desgleichen die Schiffer, welche Mitrheder sind, im Falle eines Unglücks und wenn sie keine Schuld daran gehabt haben, nicht weiter haften.

VII. Hanseatisches Recht.

23. Wisby'sches Stadtrecht nach der Mitte des 14. Jahrhunderts.

Buch III.

Theil III.

Vom Schiffsrechte.

Kapitel 2.

Vom Vertäuen an beiden Bollwerken.

Wenn ein Schiff in einen Hafen einläuft und seine Trossen an beiden Bollwerken quer über das Fahrwasser befestigt und ein Schiff gegen das Tau segelt, so soll das Schiff, welches die Trossen ausgebracht hatte, den Schaden, welchen das einlaufende Schiff erlitt, zur Hälfte ersetzen und ausserdem 3 Mark an die Stadt zahlen. Sprengt das einlaufende Schiff die Trossen, so ist es zu keinem Schadensersatze verpflichtet.

24. Wisby'sches Seerecht aus dem Anfange des 15. Jahrhunderts (nach 1408).

art. 26 (25).

Wenn ein Schiff in einem Hafen mit Tauen befestigt oder vor Anker liegt, und ein anderes mit der Fluth kommendes Sahiff an das befestigte stösst, so dass dadurch Schaden verursacht wird und der Boden aus den Weinfässern fliegt: so soll der Schaden nach einer Schätzung unter beide Schiffe vertheilt werden; und der Wein oder das Gut, welches in beiden Schiffen ist, soll gemeinschaftlich zu dem Schaden beitragen. Der Schiffer, welcher den Schaden verursacht hat, ist schuldig, mit seinen Leuten zu schwören, dass er es nicht mit Vorsatz gethan habe, und dass er nicht umhin gekonnt habe. Alsdann ist er nicht mehr als die Hälfte des Schadens zu tragen schuldig. Kann er dieses aber mit seinen Leuten nicht beschwören, so muss er den ganzen Schaden tragen. Das ist in diesem Falle Rechtens.

Die Ursache, aus welcher dieses so beliebt und für gut befunden ist, ist folgende: Es kommt vor, dass man gerne ein altes Schiff anderen guten Schiffen in den Weg legt, damit man, wenn es von anderen Schiffen beschädigt wird, allen Schaden von ihnen ersetzt erhalte. Weiss man aber, dass der Schaden nur zur Hälfte vergütet wird, so legt man es gerne aus dem Wege.

[**24a.** (Gleichlautend: Rothbuch von Brügge art. 29 und 30.)

24b. (Gleichlautend: Wasserrecht von Flandern art. 15.)]

art. 27 (26).

Ein, zwei oder mehrere Schiffe liegen in einem Hafen, in welchem niedriges (flaches) Wasser ist, der auch wohl trocken zu sein pflegt, so dass ein Schiff nahe bei dem anderen auf den Grund zu sitzen kommt. Dann ist der Schiffer des zuerst auf den Grund kommenden Schiffes verpflichtet, den anderen Schiffern, welche ihm zu nahe gelegen haben, zu sagen: „Ihr Herren lichtet eueren Anker! Denn er liegt uns zu nahe, wir können Schaden dadurch leiden.“ Wollen sie ihn nicht lichten, so darf der Schiffer des zuerst an Grund gekommenen Schiffes ihn mit seinen Leuten lichten. Wollen sie ihm dieses nicht gestatten, sondern

verwehren und verbieten sie es ihm, und wird dadurch Schaden verursacht, so muss der Schiffer, welcher zu nahe gelegen hat, den Schaden ersetzen.

Liegt ein Anker ohne Bojen und thut Schaden, so ist derjenige, welchem der Anker gehört, verpflichtet, den Schaden zu bezahlen.

Denn in solchen Häfen soll man Bojen auf den Ankern haben, damit sich ein jeder davor hüten könne und keinen Schaden nehme.

Liegt man in einem trockenen Hafen, so ist man verpflichtet, Haltetaue und andere Trossen zu legen.

[**24a.** (Gleichlautend: Rothbuch von Brügge art. 31.)

24b. (Gleichlautend: Wasserrecht von Flandern art. 16.)]

art. (48) 50.

Wenn ein Schiff von Amsterdam oder einem anderen Orte ab- und ein anderes Schiff ansegelt, und dieses nicht mit Vorsatz geschieht, so soll ein jedes den Schaden zur Hälfte tragen und ersetzen.

Geschieht es aber mit Willen, so soll das Schiff, welches das andere ansegelte, den Schaden allein vergüten und bessern.

art. 49.

Wenn ein Schiff, es sei in dem Hafen von Amsterdam oder anderswo, liegt und auf ein anderes Schiff treibt und demselben Schaden zufügt, so soll jedes Schiff die Hälfte tragen.

art. (50) 51.

Kommt ein Schiff in den Hafen von Amsterdam oder in einen anderen Hafen, so soll es eine Boje (Schwimmer) auf dem Anker haben; widrigenfalls soll es, wenn Schaden dadurch entsteht, denselben zur Hälfte vergüten.

25. Lübisches Seerecht von 1240.

Codex II von 1294.

art. 131 (137).

Wenn Jemand mit seinem Schiffe einem Anderen an seinem Schiffe durch Segeln oder Rudern oder sonstwie Schaden zufügt, so soll **derjenige,** welcher den Schaden gethan hat, wenn er verklagt wird und eidlich versichert, dass es ihm leid thue (ohne seine Absicht geschehen sei), und er den Schaden nicht habe abwenden können, Jenem den halben Schaden ersetzen.

Kann er dies nicht versichern und beschwören, so soll er Jenem den ganzen und vollen Schaden ersetzen.

Variante:

25a. Der Kaiserlichen und des heiligen Reichs Stadt Lübeck Rechte und Statuten, gedruckt 1586.

Buch VI.

Von Seehändeln.

Titel 4.

Von Schiffen, Böten und Prahmen.

art. 3.

(Gleichlautend.)

26. Lübisches Seerecht für die Osterlinge vom 8. März 1299.

art. 23.

Fügt Jemand mit seinem Schiffe einem anderen Manne an seinem Schiffe durch Ansegeln oder Antreiben, oder wie sonst der Schaden entsteht, Schaden zu, so soll er ihm seinen Schaden ersetzen.

Wenn aber derjenige, welcher den Schaden zugefügt hat, eidlich versichert, dass es ihm leid thue und er es nicht habe ändern können, dass er dem Andern Schaden zufügte: so soll **er** ihm den halben Schaden ersetzen. Wenn er das nicht eidlich versichern will, so soll er ihm den ganzen Schaden ersetzen.

26a. Codex III von 1348.

art. 69.

Von Schiffschaden.

Fügt Jemand einem Anderen an seinem Schiffe, in welcher Weise es immer sei, Schaden zu, und wird derjenige beklagt, welcher den Schaden zugefügt hat, und will er bei Gott (auf den Heiligen) schwören, dass es ihm leid sei (ohne bösen Willen geschehen sei) und er den Schaden nicht habe abwenden können, so soll **er** diesem (dem Geschädigten) den Schaden zur Hälfte erstatten.

Wenn er das aber nicht beschwören will und nicht bezeugen kann, so muss er diesem den Gesammtschaden ersetzen.

27. Bremisches Seerecht von 1303.

art. 16.

Von Ansegeln und Antreiben, wodurch der Eine dem Anderen Schaden zufügte.

Wenn Jemand ohne seinen Willen einen Anderen ansegelt oder auf ihn treibt und Jemandem dadurch Schaden geschieht, so soll der Andere denselben zur Hälfte tragen; den Schaden soll man beweisen und die Ansegelung oder Trift bezeugen.

Wer dem Anderen den Schaden zugefügt hat, der soll beschwören, dass es ohne seine Absicht geschehen sei; der Andere soll schwören, wie gross sein Schaden sei und wie viel die Reparatur seines Schiffes gekostet hat.

28. Hamburger Weisthum um 1256—1261.

(Schreiben des Raths zu Hamburg an den von Lübeck.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

ferner wenn Einer gegen den Anderen anfährt, was man ansegeln nennt, und dem Anderen Schaden zufügt, und wenn dann dieser ihm zur Last legt, dass er es absichtlich gethan habe, und wenn dann Jener bei Allem, was ihm heilig, beschwören will, dass er es ohne Absicht gethan habe: so soll er die Hälfte des Schadens bezahlen nach Maassgabe des Befundes unparteiischer und sachverständiger Männer. Wenn er das aber nicht beschwört, so soll er den ganzen Schaden, welchen er angerichtet hat, ersetzen.

29. Altes Hamburger Seerecht von 1270.

art. 21.

Wenn ein Mann unabsichtlich den anderen ansegelt oder auf ihn treibt, und wenn ein Schaden daraus entsteht, so soll der Andere denselben zur Hälfte tragen; und den Schaden soll man beweisen, und die Ansegelung oder Trift soll man bezeugen; und wer dem Anderen den Schaden zufügte, der soll schwören, dass es ohne seine Absicht geschehen sei; und der Andere soll schwören, wie gross sein Schaden ist und wie viel die Reparatur seines Schiffes gekostet hat.

30. Hamburger Seerecht von 1306.

art. 2.

Wenn zwei kleine oder grosse Schiffe auf See oder im Hafen bei Tage oder bei Nacht zusammenstossen und das eine derartig gegen das andere fährt, dass das eine das andere zerbricht und dieses untergeht, so soll dasjenige Schiff, welches über Wasser bleibt, dem anderen untergegangenen Schiffe und der Ladung den vollen Schaden ersetzen, es sei denn, dass der Schiffer, welcher über Wasser geblieben ist, mit seinem Steuermann und seiner Mannschaft beschwören wollte, dass es ohne seine Absicht geschehen sei. Alsdann braucht er nur den halben Schaden zu ersetzen.

Ist aber der Schaden, welchen das untergegangene Schiff nebst Ladung erlitten haben, grösser als der Werth des über Wasser gebliebenen Schiffes mit seinem Zubehör zur Zeit der Schadenstiftung, so soll der Schiffer mit seinem Vermögen deswegen keine Noth weiter leiden (nicht weiter haften). Auch sollen die Güter des Kaufmannes, welche in dem Schiffe, das den Schaden angerichtet hat, sich befinden, für den Schaden nicht mithaften.

art. 3.

Wenn zwei Schiffe, auf hoher See oder im Hafen, bei Tage oder bei Nacht, seien sie gross oder klein, zusammenstossen und das eine dergestalt gegen das andere läuft, dass das eine das andere zerbricht und das zerbrochene Schiff doch sich über Wasser hält und im Nothstande von der Ladung aus dem zerbrochenen Schiffe geworfen wird, so dass das Schiff und die Ladung hierdurch über Wasser gehalten werden, so soll dasjenige Schiff, welches unverletzt bleibt, dem anderen zerbrochenen Schiffe und seiner Ladung den vollen Schaden ersetzen, es sei denn, dass der Schiffer, dessen Schiff den Schaden angerichtet hat, sammt seinem Steuermann und seinen Schiffsleuten beschwören wollte, dass es ohne seinen Willen geschehen sei. Alsdann braucht sein Schiff nebst Zubehör nur den halben Schaden zu ersetzen.

Weiter soll der Schiffer mit seinem Vermögen deswegen keine Noth leiden (nicht haften). Auch soll die in dem Schiffe, welches den Schaden angerichtet hat, befindliche Ladung des Kaufmanns für den Schaden nicht mithaften.

Wenn aber der Schaden an der über Bord geworfenen und zerbrochenen Ladung grösser ist als der Betrag, welchen das ansegelnde Schiff nebst Zubehör nach Maassgabe seines Werthes zur Zeit der Schadensstiftung bezahlte, so soll das beschädigte (angesegelte) Schiff nebst seiner Ladung diesen Mehrbetrag wie Seewurfsgeld zahlen, Stück für Stück nach Werthverhältniss.

31. Hamburger (Stadt- und) Schiffrecht von 1497.

Von Schiffern und ihrem Gesinde.

art. 5 (6).

Wenn Schiffe bei einander liegen in einem engen Hafen und der eine Schiffer zu dem andern sagt, er möge seine Anker lichten, weil es ihm zu nahe liegt, damit er keinen Schaden litte, und dieser sich weigert, es zu thun: so darf der Andere mit seinem Volke den Anker lichten und weiter von sich fort legen.

Hindert oder verbietet der Andere, solches zu thun, und leidet man dabei Schaden, so soll der, welcher es hinderte, den Schaden ersetzen.

Liegt irgend ein Anker ohne Boje oder Schwimmholz (douwer efte kogert) und entsteht daraus Schaden, so soll jener den halben Schaden ersetzen.

Ist es der Fall, dass man in einem seichten (trockenen) Hafen liegt, so ist man verpflichtet, Bojeleinen und Taue zu legen, so dass nichts daran fehlt, um Schaden zu verhüten.

Von Uebersegelung.

art. 47.

Wenn Jemand den Andern ohne Absicht ansegelt oder auf ihn treibt, so soll, wenn daraus irgend welcher Schaden entsteht, der Andere den halben Schaden tragen.

Die Ansegelung oder das Antreiben soll man bezeugen.

Wer dem Andern den Schaden zufügt, soll schwören, dass es ohne seinen Willen geschehen ist.

Der Andere soll schwören, wie gross sein Schaden ist und was die Wiederherstellung seines Schiffes gekostet hat.

art. 48.

Wenn zwei Schiffe auf der See oder im Hafen, bei Tage oder bei Nacht, klein oder gross, zusammenstossen und das eine das andere anläuft, so dass das eine das andere zerbricht und dieses sinkt: so soll dasjenige Schiff, welches oben bleibt, dem anderen Schiffe und Gute, welches untergegangen ist, seinen vollen Schaden erstatten; es sei denn, dass der Schiffer, welcher oben geblieben ist, mit seinem Steuermanne und seinen Schiffsleuten bei Gott (bei den Heiligen) schwören wollte, dass es ohne seinen Willen geschehen ist. Dann braucht er nur den halben Schaden zu ersetzen.

art. 49.

Wenn zwei Schiffe auf See oder im Hafen, bei Tage oder bei Nacht, gross oder klein, zusammenstossen und das eine das andere anläuft, so dass das eine das andere zerbricht, und wenn das zerbrochene Schiff doch über Wasser bleibt und im **Nothstande** Güter aus dem zerbrochenen Schiff geworfen werden, so dass das Schiff und Gut dadurch über Wasser gehalten werden: so soll dasjenige Schiff, welches heil bleibt, dem anderen Schiffe und Gut, welches zerbrochen ist, seinen vollen Schaden ersetzen; es sei denn, dass der Schiffer, dessen Schiff den Schaden zugefügt hat, bei Gott (den Heiligen) schwören will sammt seinem Steuermanne und seinen Schiffsleuten, dass es ohne seinen Willen (Absicht) geschehen ist. Dann braucht sein Schiff mit seinem Zubehör nur den halben Schaden zu ersetzen. Weiter

sollen der Schiffer und sein Gut deshalb keinen Nachtheil leiden; auch soll des Kaufmanns Gut, welches in dem Schiffe, das den Schaden gethan hat, sich befindet, zum Schadensersatze nicht mit herangezogen werden.

Um wieviel aber der Schaden des Gutes, welches ausgeworfen und zerbrochen ist, grösser ist, als der Werth des Schiffes und seines Zubehörs, wie er zur Zeit der Schadensstiftung war, Deckung bietet: so viel soll das Schiff, welches zerbrochen ist, mit seiner Last wie Werfgeld (in grosser Haverei) tragen nach Verhältniss des beiderseitigen Werthes (Pfennig dem Pfennige gleich).

32. Der Stadt Hamburg Gerichtsordnung und Statuten von 1603.

Theil II.

Titel 14.

Von den Schiffern und dem Schiffsvolk.

art. 2.

Liegen Schiffe bei einander in einem engen Hafen und spricht derjenige, welcher seinen Anker als erster geworfen (sc. im Fahrwasser) oder gesetzt (sc. am Strande) hat, zu dem anderen, der als letzter gesetzt hat, „er möge seinen Anker lichten und entfernter absetzen, denn er liege ihm zu nahe,“ und weigert sich derselbe, das zu thun, so darf der Andere den Anker mit seinem Volke lichten und weiter von sich legen. Hindert oder verbietet der Andere, solches zu thun und entsteht Schaden daraus, so soll derjenige denselben bessern, welcher es hinderte.

Liegt irgend ein Anker ohne Bojen oder Abzeichen und entsteht daraus Schaden, so bessert denselben derjenige, der seine Bojen nicht gelegt hatte, es wäre denn, dass er mit zwei glaubwürdigen Leuten bezeugen könnte, dass vor zwölf Stunden zu Sommerszeiten, oder, wenn der Tag kurz ist, vor längstens 14 Stunden noch eine wachende (treibende) Boje auf dem Anker gewesen sei. Alsdann soll er damit entfreiet sein.

Titel 17.

Von Schiffbruch und schiffbrüchigen Gütern.

art. 6.

Wenn Jemand den Andern unabsichtlich ansegelt oder auf ihn treibt und irgend ein Schaden dadurch entsteht, so sollen beide Schiffe denselben zur Hälfte gleich tragen. Die Ansegelung oder Trift soll man bezeugen.

Wer dem Anderen Schaden thut, soll schwören, dass es ohne seine Absicht geschehen ist. Der Andere soll schwören, wie gross sein Schaden sei und wieviel die Reparatur seines Schiffes gekostet hat.

art. 7.

Wenn etwa zwei Schiffe, ob kleine oder grosse, auf See oder im Hafen, bei Tage oder bei Nacht zusammenstossen, und das eine gegen das andere derart läuft, dass eines das andere zerbricht und niederdrückt, so soll das Schiff, das oben bleibt, dem andern, das untergeht, seinen vollen Schaden wiederersetzen, es wäre denn, dass der Schiffer, der oben geblieben ist, mit seinem Steuermann und Schiffsmännern schwören wollte, dass es ohne seine Absicht geschehen sei. Alsdann braucht er nur den halben Schaden zu bessern.

Wäre aber der Schaden des gesunkenen Schiffes und der Güter grösser, als das Schiff, welches oben bleibt, mit seinem Zubehör und Fracht werth ist zu der Zeit, als es den Schaden gethan, so soll der Schiffer und sein Gut ferner keinen Schaden darum leiden.

Auch soll des Kaufmannes Gut, welches mit in dem Schiffe ist, welches den Schaden gethan hat, den Schaden nicht mit ersetzen.

art. 8.

Wenn aber vorgedachtermaassen ein Schiff das andere zerbricht und gleichwohl das zerbrochene Schiff nicht untergeht, sondern zur Errettung des zerbrochenen Schiffes Güter geworfen werden, so soll das Schiff, welches den Schaden gethan hat, denselben bessern.

Kann aber der Schiffer mit seinem Steuermann und seinen Schiffsleuten schwören, dass der Schaden ohne seine Absicht geschehen sei: so braucht sein Schiff sammt seinem Zubehör nicht mehr als den halben Theil des Schadens zu erstatten. Auch ist der Schiffer und sein Gut, desgleichen des Kaufmannes Gut, welches in dem Schiffe ist, für den Schaden zu haften nicht verpflichtet. Ist aber der Schaden des zerbrochenen Schiffes und geworfenen Gutes grösser, als das andere Schiff mit seinem Zubehör und der Fracht werth ist zu der Zeit, als es den Schaden gethan hat: so soll der Schaden über das Schiff, Fracht und die darin salvirten Güter gerechnet und, wie bei anderen geworfenen Gütern gebräuchlich, nach Antheil eines jeden Gutes bezahlt werden.

33. Danziger Schiffsrecht von 1455.

art. 49 = art. (48) 50 Wisby.
art. 50 = art. 49 Wisby.
art. 51 = art. (50) 51 Wisby.

34. Das Gotland'sche Wasserrecht aus der Mitte des 14. Jahrhunderts.

art. 29.

Es kommt vor, dass ein Schiff in einem Hafen vertäut liegt, und ein anderes Schiff mit der Fluth einläuft und gegen das dort vertäute Schiff stösst, so dass dasselbe in Folge des Stosses Schaden erleidet und die Boden der Weinfässer, welche in dem Schiffe liegen, ausfliegen.

Dann soll der Schaden von ihnen beiden nach Maassgabe des Preises der Weine und Güter in beiden Schiffen bezahlt werden und der Schiffer nebst seiner Mannschaft den Schaden unter sich theilen.

Der Führer desjenigen Schiffes, welches gegen das andere gerannt ist, ist nebst seiner Mannschaft verpflichtet zu schwören, dass er es nicht mit Willen gethan hat.

art. 30.

Es kommt vor, dass Jemand ein altes Schiff recht mitten in den Weg eines besseren Schiffes hinlegt, damit er von dem Anderen vollen Schadensersatz erhält, falls es von dem Anderen zerstossen wird. Wenn er aber weiss, dass der Schaden zu halb und halb geht, so wird er sein Schiff lieber aus dem Kurse legen.

art. 49.

Wenn ein Schiff von Amsterdam oder einem anderen Hafen aus segelt und es sich begiebt, dass ein Schiff das andere unabsichtlich ansegelt, so soll es den halben Schaden ersetzen. Wenn aber derjenige, welcher das andere Schiff ansegelte, dies absichtlich gethan hat, so soll er den gesammten Schaden allein tragen.

art. 50.

Wenn ein Schiff im Hafen zu Amsterdam oder an einem anderen Orte liegt und auf ein anderes Schiff getrieben wird und demselben Schaden zufügt, so tragen beide den Schaden zur Hälfte.

art. 51.

Wenn ein Schiff in einen Hafen kommt, so soll es eine Boje auf seinem Anker befestigen. Und begiebt es sich, dass es dies nicht gethan hatte und Schaden daraus entstand, so soll es den halben Schaden ersetzen.

art. 65.

Wenn ein Mann mit seinem Schiffe einem anderen Schiffe durch Segeln Schaden zufügt, und dafür der verklagt wird, welcher den Schaden gethan hat, und eidlich bekräftigt, dass es ihm leid thue und er den Schaden nicht habe hindern können: so soll er Jenem nur den halben Schaden ersetzen. Wenn er das aber nicht versichern und beschwören kann, so soll er Jenem den gesammten Schaden ersetzen.

35. Statuten von Riga (nach 1270).

art. 157.

Wenn zwei Schiffe auf See in dunkler Nacht gegen einander stossen und das eine eine brennende Laterne aufgesetzt hatte, das andere aber nicht: so soll, wenn das Schiff ohne Laterne Schaden erleidet, dieser Schaden ihm nicht ersetzt oder bezahlt werden, wenn dagegen ein Schaden dem Schiffe mit der Laterne zugefügt wird, dieser Schaden von dem anderen Schiffe bezahlt und ersetzt werden.

Statuten von Riga (Variante).

Theil XI.

Vom Schiffsrechte.

Kapitel 2 = art. 157.

Kapitel 3.

Wenn einer ohne Absicht gegen den andern segelt oder treibt, sei es bei Tage oder bei Nacht, so soll — abgesehen von dem vorstehenden Falle — derjenige, welcher Schaden litt, seinen Schaden beweisen und beschwören, dass er so und so gross sei. Diesen Schaden soll ihm der Andere zur Hälfte ersetzen und schwören, dass es ohne seine Absicht geschehen sei.

36. Statuten von Riga, 1672.

Titel 5.

Von Schiffbruch und schiffbrüchigen Gütern.

art. 2.

Wenn zwei Schiffe bei Nacht derart zusammenstossen, dass daraus Schaden entsteht: so soll das Schiff, welches hinten ein Licht geführt hat, für den Schaden,

welchen es zugefügt hat, nicht einstehen. Vielmehr soll dasjenige Schiff, welches kein Licht gehabt hat, dem anderen den Schaden ersetzen.

art. 3.

Wenn ein Schiff ohne Absicht ein anderes ansegelt oder dagegen treibt, sei es bei Tage oder bei Nacht, und ihm Schaden thut: so soll es dem anderen Schiffe entweder den Schaden ersetzen oder schwören, dass es ohne seine Schuld geschehen sei, und alsdann den halben Schaden tragen.

37. Revidirtes Hanseatisches Seerecht vom 23. Mai 1614.

Zehnter Titel.

Von anderem Schaden, der sich durch Schuld, Unabsichtlichkeit oder Unglück an Schiffen begiebt.

I.

Kommen zwei Schiffe gegen einander gesegelt, und kann das eine dem anderen nicht ausweichen, so dass sie beide Schaden dadurch leiden, so sollen beide Schiffer mit ihrem Volke schwören, dass es nicht mit Willen, sondern unversehens geschehen sei, und sodann den Schaden zu gleichen Theilen bezahlen, einerlei, ob es bei Tage oder bei Nacht geschehen ist.

II.

Wenn ein Schiff im Hafen oder auf der Rhede liegt und ein anderes Schiff, welches unter Segel ist, dasselbe in den Grund bohrt oder ihm anderweitigen Schaden zufügt, so soll, wenn dieses aus Unvorsichtigkeit und Versäumniss des Schiffers geschieht, der Schiffer, welcher den Schaden angerichtet hat, denselben mit seinem eigenen Gelde bezahlen, soweit seine Güter reichen. Hat er aber das nöthige Vermögen nicht, so soll das Schiff den Schaden abtragen, und des Kaufmanns Güter sollen frei sein. Geschieht es aber aus Noth, so sollen beide Schiffe den Schaden bessern, jedoch nach guter Leute (Sachverständigen) Erkenntniss.

III.

Wird ein Schiff dadurch triftig, dass ein Anker oder Kabel bricht, möge dies nun im Sturm oder durch einen anderen Unfall geschehen, und treibt einem anderen Schiffe, das vor Anker liegt, an Bord, und nehmen beide dadurch Schaden, so soll derselbe von seefahrenden Leuten in Augenschein genommen und nach Ermessen von beiden Schiffen bezahlt werden. Erleidet aber das Schiff, welches triftig geworden, allein Schaden, dafür ist das andere Schiff, welches vor Anker liegt, einzustehen nicht verpflichtet. Liegen sonst ein oder mehrere Schiffe in demselben Fahrwasser und sehen ein Schiff treiben, und schlippt dann ein Schiff Anker und Tau, um dem Schaden dadurch zu wehren: so sollen beide Schiffe nach Ermessen guter Leute Anker und Taue bezahlen.

IV.

Leidet ein Schiff Schaden auf eines anderen Schiffes Anker, der ohne Bojen liegt, so soll das Schiff, welches ohne Bojen liegt, den ganzen Schaden bezahlen, es sei denn, dass die Bojenleine gebrochen wäre nach der Zeit, als der Anker geworfen worden, und der Schiffer nicht anders gewusst, als dass eine Boje noch auf dem Anker gewesen sei, als der Schaden geschehen. Konnte der Schiffer dieses

mit zwei Zeugen oder seinem Eide erhärten, so sollen beide Schiffe — jedoch ausgenommen des Kaufmanns Güter — den Schaden zu gleichen Theilen bezahlen.

38. Der Stadt Hamburg Assekuranz- und Haverei-Ordnung vom 10. September 1731.

Titel. VIII.

Vom Schaden durch An- und Uebersegeln.

art. 1.

Wenn ein Schiff in See, auf der Rhede oder in einem Hafen, im In- oder Auslande, bei Tag oder Nacht, in gutem oder schlechtem Wetter von einem anderen unabsichtlich an- oder übergesegelt wird, so dass es zerbricht oder gar versinkt, oder wenn die Schiffe gegen einander laufen, treiben oder stossen und dadurch den Schiffen und eingeladenen Gütern durch Werfen oder sonst auf andere Art irgend ein Schaden wiederfährt: so soll der Schaden über beide Schiffe, deren Frachtgelder und -Güter wie bei anderen grossen Havereien berechnet und folglich von einem jeden Schiffe zur Hälfte getragen werden.

Jedoch sind die Rheder und Befrachter des Schiffes, welches erhalten geblieben ist und den wenigsten Schaden gelitten hat, zu keinem weiteren Ersatze verbunden, als soviel ihr Schiff und das darin geladene Gut werth ist.

art. 2.

Wofern aber der Beschädigte beweisen kann, dass das andere Schiff mit Absicht oder vorsätzlich ihm den Schaden zugefügt hat, so soll derjenige Schiffer, welcher denselben verursacht hat, falls er nicht mit seinen Leuten eidlich seine Unschuld darthun kann, den Schaden ganz und voll bezahlen, soweit nämlich der Werth seines Schiffes, welches den Schaden gethan hat, und der darin befindlichen Güter sich erstreckt. Und es wird alsdann derjenige Schaden, den ein solches Schiff, welches das andere vorsätzlich beschädigt hat, selbst etwa dabei erlitten hat, nicht mit in der Haverei berechnet, sondern soll von demselben allein getragen werden.

art. 3.

Die Assecuradeurs eines auf solche Art gebliebenes Schiffes und der Güter sollen, nachdem ihnen dergleichen unglücklicher Zufall kundgeworden ist, zu gewöhnlicher Zeit den Schaden oder Haverei zu bezahlen schuldig sein.

art. 4.

Die Rheder und Eigenthümer von dem Schiffe und den darin geladenen Gütern, welche oberwähntermaassen gesunken oder beschädigt sind, sollen zum Besten der Assecuradeurs, wenn dieselben es verlangen, jedoch auf deren Gefahr und Kosten, ihr Recht gegen die Rheder und Befrachter desjenigen Schiffes, welches den Schaden gethan hat, soweit dessen und der darin befindlichen Güter Werth sich erstreckt, verfolgen. Und es soll alles dasjenige, was sie durch Urtheil und Recht oder mit Einwilligung der Assecuradeurs durch einen Vergleich erhalten, nach Abzug der Unkosten den sämmtlichen Assecuradeurs wegen des von ihnen bezahlten Schadens nach der darüber pro rata der gezeichneten Summen zu machenden Repartition wiedererstattet werden.

VIII. Nordgermanisches Recht.

39. Gulathingslag von 940.

Buch IX, Kapitel 26.
(und gleichlautend:)

Gula-Things-Laug von 1274.

Vom Handelsrecht.
Kapitel 26.
Vom Zusammenstossen der Schiffe.

Wenn die auf einem Schiffe fahrenden Personen dasselbe mit Ruder- oder Segelkraft gegen ein anderes stossen, so sollen die Thäter den ganzen durch den Zusammenstoss den Anderen zugefügten Schaden ersetzen, **ausgenommen wenn die Beschädigten mit ihrem Schiff quer vorüberfuhren.**

40. Grágás von 1117 (1040? 1130?)

Abschnitt VIIIa.
Vom Strafrecht.
Titel 90.
Von der Zerstörung eines Schiffes, auf welchem ein Anderer fährt.

Diejenigen, welche ein grösseres (oder Kauffahrtei-) Schiff gegen das Anderer mit Segeln oder Rudern stossen und deren Fahrzeug zerbrechen, sollen zur Strafe in die Acht erklärt werden.

Abschnitt Xa.
Vom Seewesen.
Titel 1.
Von der Gefahrtragung.

Wenn Jemandes Schiff (vom Sturmwind) emporgehoben und gegen das Schiff eines Andern geschleudert wird, so trägt derjenige, welcher das emporgehobene Schiff vertäut hatte, die Gefahr beider Schiffe.

Das Gleiche gilt, wenn Materialien des Einen gegen das Schiff des Anderen stossen. — — — — — — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wer ein fremdes Schiff irgendwie beschädigt, verfällt in eine Geldstrafe und hat Busse für die rechtswidrige Verletzung und Schadensersatz zu zahlen. — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wer ein fremdes Schiff von seiner Werfte zu Wasser lässt, ist verpflichtet, dasselbe derartig zu befestigen, als wenn es sein eigenes wäre.

Titel 2.
Von Kauffahrteischiffen.

— — — — — — — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wer dem Kauffahrteischiffe eines Anderen fortwährend Stösse beibringt, soll mit Verbannung gestraft werden, ebenso wie der, welcher ein Schiff oder dessen Tau- oder Holzwerk irgendwie verletzt, es sei denn, dass der Schaden 5 Unzen oder mehr beträgt, in welchem Falle der Thäter in die Acht erklärt werden soll.

41. Járnsida oder Hákonárbók um 1273.

Abschnitt vom Handel.

Titel 21.

Diejenigen, welche mit Rudern oder Segeln gegen ein Schiff anfahren, sollen allen daraus entstandenen Schaden ersetzen, es sei denn, dass die Anderen ihr Schiff **quer vor** den eisenbeschlagenen Vordersteven jenes Schiffes mit Rudern getrieben hätten.

42. Gesetz von Bergen um 1274.

Kapitel 17.

Wenn mehrere Schiffe zusammen nahe am Ufer segeln.

Wenn mehrere Schiffe zusammen nahe an der Küste entlang segeln, so sollen die seewärts fahrenden ausweichen, damit sie die landwärts fahrenden nicht auf den Strand drängen.

Wenn Jemand, wärend Alle beim Winde segeln, zu Luv segelt und die Anderen auf eine Klippe oder Bank (Barre) oder ein Vorgebirge drängt, so dass deren Schiff beschädigt wird oder gänzlich aufbricht: so soll er den Schaden nach dem Ermessen der Sachverständigen (Schiedsrichter) ersetzen und überdies als Busse für den zugefügten Schaden 6 Unzen Silber zahlen.

Wenn bei seitlichem Winde diejenigen, welche in Lee segeln, auf Untiefen gedrängt werden und es vorziehen, auf die Nächstsegelnden zu stossen, anstatt auf die Bank getrieben zu werden: so soll, wenn diese ihnen nicht ausweichen wollen und das Schiff zerstossen und das Schiffsgeräth beschädigt wird, keine Busse gezahlt werden, weil der Schaden **im Nothstande** zugefügt wurde.

Wenn in engem Fahrwasser viele Schiffe beisammen segeln, so sollen, wo irgend die Natur der Oertlichkeit dies erheischt, die **hinteren** durch Reffen und Streichen der Segel ihre Fahrt mindern und lieber stoppen (die Fahrt einstellen), als es zu einem Zusammenstoss ihres Schiffes mit dem anderen kommen lassen.

Kapitel 18.

Wenn Leute mit ihrem Schiffe ein anderes ansegeln.

Wenn Leute ohne zwingenden Grund mit ihrem Schiffe ein anderes ansegeln, sei es, dass sie auf hoher See oder in engen Fahrwassern oder an der Küste entlang segeln, und Anderen Schaden zufügen: so sollen sie für das Hinterschiff, wenn dieses über Wasser beschädigt wird, 2 Unzen Silber, für das Vorderschiff dagegen, wenn es beim Zusammenstosse über Wasser beschädigt wird, 4 Ertogen zahlen.

Wenn Hinter- oder Vorderschiff derart beschädigt werden, dass ein Leck entsteht, so sollen sie 1 Mark Silber zahlen.

Wenn die Pinne oder das Ruder in der Nähe der Pinne oder das Ruderblatt beschädigt wird, so sollen sie für jeden dieser Theile 1 Unze Silber zahlen.

Wenn das Ruder in der Mitte gebrochen wird oder der Eisenverband abgebrochen wird, so sollen sie 2 Mark Silber zahlen.

Wenn ein Schiffstheil in der Nähe des Vorderschiffs (Bug) beschädigt wird, so sollen sie 2 Ertogen zahlen, ebensoviel für die Stelle bei der ersten Ruderbank an jedem Bord, ebensoviel, wenn ein Spant (Balken, Segelspiere) zerbrochen wird;

für den obersten Plankengang 2 Unzen Silber (Ruderbalken),
für den Haupt-Plankengang 1/2 Mark Silber (Deckbalken),
für Krummholz, Kniee und Haken je 1 Ertoge.

Wird die Raa bei den Brassen oder innerhalb oder ausserhalb derselben gebrochen, so sollen sie 2 Unzen Silber zahlen.

Wird die Raa beim Fall, womit sie geheisst und gestrichen wird, gebrochen, so sollen sie 1/2 Mark Silber zahlen.

Wird der Mast gebrochen oder beschädigt, so sollen sie 1 Mark Silber zahlen.

Wird ein Hülfstau gebrochen, so sollen sie 2 Ertogen zahlen, für eine kleine Segelspiere (bei Sprietsegeln) 1 Ertoge.

Für jeden Hals, jede Schote, jede Brasse und jede grosse Segelspiere sollen sie je 2 Ertogen zahlen, es sei denn, dass die Segelspiere ausgebracht (-holt) ist und das Schiff beim Winde segelt, in welchem Falle sie für jeden Theil 1 Unze zahlen sollen.

Für jedes Stag oder jede Want je 2 Ertogen.
Für jede Segelspiere zum Ausspannen des Segels 1 Unze Silber.
Für jedes Raafall 2 Unzen, ebensoviel für jedes Stag.
Für jedes Segeltau 1 Ertoge, ebensoviel für jeden Haken und jeden Remen.
Für jeden Bootshaken 1/2 Ertoge.
Für jeden Schiffsstag 2 Ertogen.

Wenn Jemand einen Anderen ansegelt und das Schiff desselben dergestalt zerstört, dass es reparaturunfähig ist, so soll er den Preis des Schiffes und der ganzen in demselben befindlichen Ladung ersetzen nach dem Ermessen Sachverständiger (Schiedsrichter) und überdies für den zugefügten Schaden Jedem, welcher auf jenem Schiffe war, gegen welches das seinige anstiess, je 6 Unzen Silber zahlen.

Ebensowenig, wie mit Segeln, ist es gestattet, durch Rudern einen Anderen anzufahren (zu rammen).

Ist es aber geschehen, so wird der Thäter mit der obgenannten Strafe gebrücht.

Hiermit sind alle Schäden, welche beim Zusammenstossen von Schiffen vorkommen können, aufgezählt. Jeder unversehrt gebliebene Gegenstand ist zurückzugeben. Von den Bussen aber, welche von dem ansegelnden Schiffe dem anderen Schiffe zu zahlen sind, soll der Schiffsführer die Hälfte, die andere Hälfte die Schiffsmannschaft erhalten.

43. Jons-Bok von 1280.

Buch VIII.

Seerecht.

Kapitel 16.

Von widerrechtlicher Besitzergreifung eines Hafen- (Liege-, Anker-) Platzes.

Des Ferneren liegt eine widerrechtliche Hafenplatzbesetzung vor, wenn Jemand in einen Hafen einsegelt, um vor Anker zu gehen, und ein anderer hinter ihm segelt, und seine Anker so nahe fallen lässt, dass das erste Schiff keine

Bewegungsfreiheit hat. Wenn dann der Zuerstangekommene den zuletzt in den Hafen Gekommenen auffordert, Platz zu machen, damit sein Schiff schwoien kann und nicht gegen die Trossen des anderen Schiffes (anliegt) treibt, und wenn dann der Andere nicht weichen will, so begeht er Verletzung des Hafenplatzrechtes.

Desgleichen wird als Hafenplatzwegnahme wie vorstehend gestraft (d. h. 1 Mark als Busse von jedem Schuldigen der Mannschaft, wovon die Hälfte an den König, die Hälfte an die Verletzten fällt), wenn die Zuerstangekommenen zur Vermeidung eines Zusammenstosses sich zu entfernen gezwungen waren und doch einen Bruch erleiden.

Kapitel 18.

Von Ansegelung eines Schiffes im Nothfalle.

Wenn mehrere Schiffe zusammen nahe an der Küste entlang fahren, so sollen die von der Küste Entfernteren sich in Acht nehmen, dass sie die der Küste Näheren nicht zum Stranden bringen.

Wenn, während ein Schiff beim Winde segelt, derjenige, welcher seitwärts davon segelt, es auf die Felsen (Klippen) der Küste oder in die Brandung vor den Klippen (Riffen) oder auf eine ins Meer vorspringende Landzunge drängt (jagt), so dass dasselbe Schaden leidet oder zerbricht: so soll der Urheber dieser That den Schaden, welchen das dergestalt von seinem Kurse abgedrängte Schiff erlitten hat, zu ersetzen verpflichtet sein. Und wegen dieser böswilligen Missethat soll er eine Busse von 6 Barren Silber bezahlen.

Wenn Schiffer beim Winde segeln und auf eine Untiefe getrieben werden und es vorziehen, mit anderen Schiffen zusammenzustossen, anstatt an den Klippen zu scheitern: so schulden sie, wenn das andere Schiff, welches seitwärts von ihnen beim Winde segelte und nicht ausweichen wollte, zerstossen und dessen Takelage haverirt wird, keinerlei Ersatz, weil eben der Nothstand sie entschuldigte.

Wenn mehrere zusammen segelnde Schiffe auf ein enges Fahrwasser hinfahren, so sollen die hinteren, wo sie gerade sein mögen, die Segel beschlagen, um die Fahrt der anderen nicht zu behindern.

Es ist besser, die Segelführung durch Reffen (Kürzen) und Streichen zu mindern und darauf die Segel wieder zu hissen, als sich dem Zusammenstosse mit anderen Schiffen auszusetzen.

Kapitel 19.

Vom Ansegeln anderer Schiffe ohne Noth.

Wenn ein Schiff in einer Meerenge oder am Ufer oder auf hoher See ohne Noth gegen ein anderes stösst und demselben Schaden zufügt: so muss der Urheber — es mag geschehen sein wie es wolle — den Schaden nach dem Gutachten von 6 Männern ersetzen.

Wenn ein Schiff gegen ein anderes stösst und es so zerdrückt, dass es nicht ausgebessert werden kann, so muss der Urheber des Schadens, wenn er vorsätzlich handelte, den Preis dieses Schiffes nach der Abschätzung von 6 sachverständigen Leuten, sowie den Preis der ganzen Ladung und ausserdem eine richterlich festgesetzte Busse zum Besten aller vom Unrecht Betroffenen zahlen.

Wenn aber das Ereigniss die Folge des Zufalls gewesen ist, so muss derjenige, dessen Schiff gegen das andere gestossen ist, sich mit einem Eide reinigen, und dann schuldet er keine Geldbusse.

Niemand darf sein Schiff mit Rudern oder Segeln gegen ein anderes treiben, um ihm Schaden zuzufügen. Wer sein Schiff derart gegen ein anderes rudert, verfällt in dieselben Strafen.

Kapitel 27.

Von der Haftung für den durch Sturm verursachten Schaden.

Wenn Jemand sein Schiff zieht (warpt, verholt), um es an einen ihm nicht zustehenden Platz zu legen, und dasselbe darauf von einem Windstosse emporgehoben und gegen ein anderes Schiff geschleudert wird:

so haftet derjenige, welcher sein Schiff an einen ihm nicht gehörigen Platz gezogen (gewarpt) hatte, für beide Schiffe.

Wenn der Wind das Schiff desjenigen, der den Platz besitzt, emporhebt, und gegen das andere Schiff schleudert, so dass es zerbricht, so trägt jeder seinen Schaden.

Wenn Beide Besitzer des Platzes sind, wo die Schiffe liegen, oder wenn keiner von beiden das Recht hat, und eines der Schiffe beschädigt wird, so trägt derjenige den Verlust, welcher das vom Winde emporgehobene Schiff schlecht gestützt hat.*)

Wenn der Wind sie beide emporhebt und sie in der Luft gegeneinander stossen, so trägt jeder seinen Schaden.

Wer Balken und Bretter nahe an einen Platz, wo ein Schiff aufgestellt (hingelegt) ist, schleppt, muss sie so befestigen, dass der Wind sie nicht forttragen (umwerfen) kann.

Wenn sie vom Winde fortgetragen werden, und für Schiff oder Takelage daraus ein Schaden erwächst, so muss er von demjenigen ersetzt werden, welcher das Gebälk hätte befestigen sollen.

Wenn Jemand Waaren oder andere Gegenstände an einen Platz legt, welcher einem Andern gehört, wo sich jedoch kein Schiff befand oder wohin seines Wissens kein Schiff gelegt werden sollte, so steht er nicht für den Schaden ein, welchen diese Gegenstände einem später an diesen Platz gelegten (befestigten) Schiffe zufügen.

IX. Dänemark und Schweden.

44. Dänisches Seerecht von 1508.

art. 9.

Vom Antreiben eines Schiffes an ein anderes.

Segelt oder treibt ein Schiff gegen ein anderes durch Zufall und ohne Absicht, zu schaden, und segelt oder treibt es die Anker oder Ankertaue desselben ab, oder fügt es demselben anderweiten Schaden zu, so muss es ein Dritttheil des Schadens nach sachverständiger Schätzung bezahlen und ist, wenn 6 Leute beeidigen, dass der Unfall durch Zufall und nicht durch Vorsatz stattfand, von der Haftung für den Rest frei.

*) Die Schiffe sind als mit dem Vordertheil auf Land gezogen zu denken.

45. Dänisches Seerecht von 1561.

55. Segeln zwei Schiffe auf einander und können einander nicht auswichen und leiden beide Schaden: so sollen **beide** Schiffer mit ihrem Volke schwören, dass dieses unversehens und nicht mit Willen geschehen sei, und beide Schiffe tragen dann den Schaden halb und halb, mag es bei Tage oder bei Nacht geschehen sein.

56. Liegt ein Schiff auf der Rhede oder in dem Hafen und kommt ein anderes unter Segel und bohrt es in den Grund, während es vor Anker liegt, oder fügt ihm anderweitigen Schaden zu: so soll der Schiffer, der den Schaden anrichtet, den Schaden voll und ganz mit seinem eigenen Gelde bezahlen, so lange sein Gut noch reicht, falls es durch Versäumniss und Unvorsichtigkeit geschehen ist.

Vermag er nicht zu bezahlen, so soll das Schiff den Schaden tragen. Doch hat des Kaufmanns Gut nicht dafür einzustehen.

Geschieht es im Nothstande, so soll der Schaden von beiden Schiffen gebessert werden nach Erkenntniss frommer Leute, wie es billig ist.

57. Wird ein Schiff triftig und bersten Anker oder Kabel entweder im Sturm oder durch einen anderen Unfall und treibt es an Bord eines anderen Schiffes, welches fest vor Anker liegt, und erleiden beide Schaden: so soll der Schaden von seefahrenden Leuten besichtigt, und nach guter Leute Erkenntniss bezahlt werden. Erleidet das Schiff allein Schaden, welches auf das andere gelaufen ist, so soll das Schiff, welches vor Anker liegt, keinesfalls den Schaden tragen.

58. Kommt ein Schiff auf eines anderen Schiffes Anker, welcher ohne Boje liegt, zu Schaden, so soll das Schiff, welches keine Boje hatte, dem anderen den ganzen Schaden bezahlen, es sei denn, dass die Bojeleine gebrochen ist, seitdem der Anker ausgeworfen war, und der Schiffer selbst wollte mit 3 der Vornehmsten im Schiffe eidlich erhärten, es sei ein Schwimmer auf dem besagten Anker gewesen, als man ihn das letzte Mal fallen liess, und ferner sie wüssten nicht anders, als dass eine Boje darauf gewesen sei zu der Zeit, als der Schaden geschah. In diesem Falle tragen beide Schiffe den Schaden halb und halb, ausgenommen des Kaufmanns Gut.

46. König Christian V. dänisches Gesetz vom 15. April 1683.

Viertes Buch.

Vom Seerechte.

Drittes Kapitel.

Von Unfällen, Haverei und Lootsen.

Artikel 3.

Wenn zwei Schiffe einander ansegeln, weil sie einander nicht ausweichen können, und beide beschädigt werden, so sollen beide Schiffer mit ihrer Mannschaft schwören, dass dieses zufällig und nicht mit ihrem Willen geschehen sei. Und dann sollen beide Schiffe den Schaden zu gleichen Hälften tragen, es mag sich der Unfall bei Tage oder bei Nacht ereignet haben.

art. 4.

Wenn ein Schiff im Hafen oder auf der Rhede liegt und ein anderes Schiff, welches heransegelt, dasjenige, welches vor Anker liegt oder vertäut ist, in den

Grund segelt oder auf andere Weise beschädigt, so soll der Schiffer, welcher den Schaden verursacht hat, denselben aus seinem eigenen Vermögen erstatten, soweit seine Mittel dazu reichen, falls dieses durch seine Fahrlässigkeit und sein Versehen geschehen ist.

Hat er keine Mittel, zu zahlen, so fällt der Schaden auf das Schiff und nicht auf die Ladung.

Erleidet aber der Ansegelnde Schaden, so soll er ihn selber tragen.

Geschieht aber dieser Schaden im Nothstande (durch höhere Gewalt), so soll er von beiden Schiffen nach guter (sachverständiger) Männer Befinden der Billigkeit gemäss gebessert werden.

art. 5.

Geräth ein Schiff ins Treiben, weil das Ankertau oder die Trosse reisst, mag es durch Sturm oder anderen Zufall geschehen, derart, dass es auf ein anderes vor Anker liegendes Schiff läuft und dadurch beide Schiffe beschädigt werden, so soll, falls der Schiffer daran unschuldig ist, der Schaden von seeerfahrenen Leuten besichtigt und nach deren Ermessen von beiden Schiffen bezahlt werden. Wird aber das Schiff, welches auf das andere treibt, allein beschädigt, so soll das Schiff, welches vor Anker liegt, den Schaden nicht tragen.

art. 6.

Liegen Schiffe vor Anker und geräth ein anderes Schiff durch Sturm und Gewalt des Unwetters ins Treiben, so sollen, wenn einer oder mehrere in dem treibenden Fahrwasser gewahr werden, dass Schaden zu gewärtigen ist, und Anker und Trosse schlippen, damit grösserem Schaden, welchen ein Schiff von dem anderen erleiden könnte, vorgebeugt werde, Anker und Trosse von (zwischen) dem treibenden und den übrigen Schiffen, welche ihre Anker schlippten, nach dem Urtheile seeerfahrener Leute berechnet und bezahlt werden.

art. 7.

Liegen Schiffe nahe bei einander, von denen eins, weil es dem Grunde zu nahe ist oder anderer Ursachen halber nicht weichen kann, so soll, wenn die Gefahr vorhanden ist, dass sie einander beschädigen, dasjenige Schiff, welches dem Grunde nahe ist und nicht weichen kann, von dem anderen, welches weichen kann, verlangen, dass es seine Anker lichte, damit anderweitiger Schaden dadurch abgewendet werde.

Wenn dann das andere Schiff dieses verweigert, so darf ersteres Schiff dies selber thun (sich selbst helfen). Wenn aber das andere Schiff dieses verbietet und hindert, und Schaden daraus entsteht, so soll dasjenige Schiff, welches weichen konnte, denselben zu bezahlen verbunden sein.

art. 8.

Wenn ein Schiff vom Anker eines anderen Schiffes, welches ohne Boje liegt, beschädigt wird, so soll das Schiff, welches ohne Boje liegt, den ganzen Schaden ersetzen, es sei denn, dass nach der Zeit, zu welcher der Anker geworfen wurde, die Bojeleine gebrochen ist und der Schiffer mit den 4 Vornehmsten seiner Mannschaft eidlich erhärtet, dass, als er den Anker warf, eine Boje daran war und er nicht anders gewusst, als dass dieselbe noch daran gewesen sei, als der Schaden geschah.

In diesem Falle sollen beide Schiffe, mit Ausnahme der Ladung, den Schaden zu gleichen Hälften tragen.

art. 9.

Die Schiffe, welche in offenem Fahrwasser vor Anker liegen, oder im Spätherbste, wenn finstere Nächte sind, segeln, sollen zur Verhütung aller Gefahr sich mit Laternen versehen, womit jedoch nicht die kleinen Fahrzeuge, welche solche Leuchten nicht bequem führen können, gemeint sind.

47. Städtegesetz für Schweden aus dem 14. (15.?) Jahrhundert. (1436?)

Kapitel 9.

Von der Busse für den einem Schiffe durch Zufall zugefügten Schaden.

Es kann vorkommen, dass an einem Schiffe durch Unglück ein Schaden ohne böse Absicht verursacht wird, z. B. wenn ein Schiff gegen das Kabel, welches den Anker eines anderen Schiffes hält, stösst und es durchbricht, oder wenn es plötzlich seinen Anker verliert und heftig fortgetrieben wird. Der Schadensstifter soll ein Dritttheil des Schadens ersetzen und von aller Strafe frei sein, wenn durch die Erklärung von sechs Männern festgestellt wird, dass hier nur ein Unfall vorlag und keine Absicht, zu schaden.

§ 1.

Wenn Jemand in Folge dieses Unfalles umkommt, so soll der Urheber 40 Mark Strafe zahlen. Er wird verurtheilt oder freigesprochen, je nachdem zwölf Männer erklären, dass das Unglück die Folge der Absicht, zu schaden, oder eines blossen Zufalles war.

48. Seegesetz Karls XI. von 1667.

Theil V.

Seeschäden-Gesetz.

Kapitel 8.

Vom Schaden, welchen Schiffe einander im Hafen oder auf hoher See zufügen.

Wenn zwei Schiffe unter Segel sind, mit einander zusammenstossen, ohne es hindern zu können, und dabei Schaden leiden, so trägt jedes von ihnen die Hälfte des Schadens, mag es bei Tage oder bei Nacht, mag es im Sturm oder guten Wetter geschehen sein.

§ 1.

Wenn ein Schiff segelt, gegen ein anderes stösst, welches vor Anker oder am Lande vertäut liegt, und dasselbe beschädigt, ohne dass Absicht oder Schuld vorliegt, so trägt es ein Dritttheil des zugefügten Schadens. Leidet das segelnde Schiff selber Schaden, so trägt es ihn allein.

§ 2.

Jedes Schiff, welches vor Anker liegt, soll jederzeit eine Boje, welche mit einer Leine gut befestigt ist, so dass sie gerade über dem Anker schwimmt, haben. Wird dies von irgend einem Schiffer verabsäumt und entsteht daraus Schaden, so fällt derselbe vollauf zu seinen Lasten.

§ 3.

Ist eine Boje aufgesetzt, aber in der Folge abgetrieben, bevor ein Schaden stattfand, so soll der Schiffer, welcher sie nicht durch eine andere ersetzte, die Hälfte des von ihm verursachten Schadens bezahlen.

§ 4.

Wenn mehrere Schiffe derart vor Anker liegen, dass sie der Gefahr des Zusammenstosses durch einen Unfall ausgesetzt sind, so ist dasjenige, welches am meisten voraus vor Anker liegt, verpflichtet, seinen Anker zu lichten und weiter fort zu verlegen; widrigenfalls haftet es für allen Schaden, der daraus entstehen kann, besonders wenn sie in einem Hafen liegen, wo das Wasser ebbt und die Schiffe dadurch auf den Grund zu sitzen kommen.

§ 5.

Wenn ein Schiff loskommt und anderen festliegenden Schiffen Schaden zufügt, so haftet der Schiffer für ein Dritttheil des verursachten Schadens. Wenn aber das losgetriebene Schiff Schaden leidet, so trägt es ihn selber.

§ 6.

Wenn sich zwei Schiffe losreissen und zusammenstossen, so trägt jedes den halben Schaden.

§ 7.

Wird Jemand überführt, aus Vorsatz oder durch eigene Schuld einen Schaden obgenannter Art angerichtet zu haben, so haftet er für den ganzen verursachten Schaden.

Wird er dessen angeklagt, so kann er sich durch Eid von sechs Leuten seiner Mannschaft reinigen.

Fehlt ihm dieses Zeugniss, so soll er, wie gesagt, den ganzen Schaden ersetzen.

§ 8.

Erleiden in einem solchen Falle Menschen den Tod, Verwundungen oder Brüche, so soll vorgegangen werden wie in Fällen vorsätzlicher und böswilliger Tödtung und Verwundung.

Kapitel 9.

Vom Schaden, welchen Jeder selbst trägt.

Alle Schäden, welche durch blosses Unglück und unvorhergesehene Zufälle ohne Jemandes Schuld eintreten, werden von demjenigen getragen, welchen sie getroffen haben, und Niemand ist verpflichtet, zu bezahlen, was er weder verursacht noch veranlasst hat.

49. Königlich Schwedische Assekuranz- und Haverei-Ordnung vom 2. Oktober 1750.

Von Assekuranz.

art. 8.

Von der Uebersegelung oder dem Schaden, welchen die Schiffer einander im Hafen oder auf offener See zufügen.

§ 1.

Wenn zwei Schiffe, welche unter Segel sind, gegeneinander segeln oder stossen, ohne dass sie dies hindern und ausweichen können, sei es bei Tage oder bei

Nacht, im Sturm oder bei gutem Wetter, auf hoher See, auf der Rhede, oder im Hafen, so dass das eine oder das andere berstet und zu Grunde geht, oder dass das eine oder beide mit ihrer Ladung durch Werfung der Güter oder auf eine andere Art Schaden nehmen: so soll solches auf beide Schiffe und ihre Ladungen zusammengeschlagen und berechnet werden, wie in grosser Haverei gebräuchlich ist. Und jedes von ihnen soll die Hälfte des Schadens tragen nach Maassgabe des Werthes beider Schiffe nebst deren Ladungen und Frachtgeldern.

§ 2.

Geräth ein Schiff, welches segelt, ohne Verschulden des **Schiffers** gegen ein anderes, welches vor Anker oder an Landfesten vertäut liegt, und verursacht dadurch Schaden: so soll es die Hälfte des Schadens ersetzen. Leidet das segelnde Schiff Schaden, so soll es ihn selbst tragen.

§ 3.

Hatte das Schiff, welches den Schaden erlitt, ausweichen können und es nicht gethan: so steht es für seinen eigenen Schaden ein.

§ 4.

Liegen zwei oder mehrere Schiffe vor Anker und kommen sie, auf welche Weise es auch immer geschehen mag, einander so nahe, dass Gefahr dabei ist: so soll der **Schiffer**, welcher vorne liegt, wenn er weichen kann, schuldig sein, auf des Anderen Zuruf den Anker zu lichten und abzulegen. Thut er das nicht, so soll er für allen daraus entstehenden Schaden aufkommen, zumal wenn das in einem Hafen, wo das Wasser abläuft und das Schiff daher auf den Grund zu sitzen kommen kann, geschieht.

Erleidet derjenige, welcher solchergestalt auf des Anderen Zuruf auszuweichen versuchte, Schaden an Schiff oder Gut: so soll solches ihm so, wie Sachverständige es befinden, von dem Anderen vergütet werden. Fügt aber derjenige, welcher ausweicht, dem anderen Schiffe Schaden zu, so soll er deswegen ausser Verantwortung sein.

§ 5.

Will ein **Schiffer**, welcher angesegelt kommt, nicht ausweichen, obgleich er es kann, und wird er deswegen von dem Anderen, welcher fest liegt, angerufen, oder hindert er den Anderen am Ausweichen: so soll er den ganzen Schaden bezahlen, welchen er auf diese Art verschuldet hat.

§ 6.

Kommt eines von den Schiffen, welche fest vor Anker liegen, los und treibt auf ein anderes, welches fest liegt, und fügt demselben Schaden zu: so soll es die Hälfte des Schadens ersetzen, welcher entsteht. Erleidet jedoch das losgetriebene Schiff Schaden, so trägt es diesen selbst.

§ 7.

Ruft der Schiffer, welcher angetrieben kommt, demjenigen, welcher vor Anker liegt, zu, sein Tau zu fieren und kann dieser es wegen Sturmes oder anderer Ursachen ohne Gefahr für sein Schiff nicht thun: so soll das Schiff, welches angetrieben kommt, die Hälfte des Schadens, welchen das andere hierdurch erlitt, bezahlen.

§ 8.

Reissen sich zwei Schiffe los und treiben gegeneinander, so soll jedes die Hälfte des Schadens tragen.

§ 9.

Wo ein Schiff vor Anker liegt, dort soll jederzeit eine Ankerboje dabei und solchergestalt befestigt sein, dass sie recht über dem Anker schwimmt.

Versäumt ein **Schiffer** dies und entsteht daraus Schaden, so soll er denselben ersetzen.

§ 10.

Ist eine Ankerboje gelegt, treibt jedoch los, und versäumt der **Schiffer,** darauf zu achten, ehe ein Schaden daraus erwächst, so soll er die Hälfte des Schadens ersetzen, welcher dadurch entsteht.

§ 11.

Verursacht **Jemand** einen solchen Schaden, wie oben beschrieben ist, mit Vorsatz und durch eigene Schuld: so soll er den vollen Schaden ersetzen, so lange Schiff und Ladung dafür ausreichen.

Erleidet auch er dabei Schaden, so trägt er diesen selbst.

§ 12.

Wird dergleichen Jemand beigemessen, so können sich der Schiffer und seine gesammte Mannschaft in Ermangelung eines vollen Beweises mit einem Eide reinigen und, wenn sie denselben geleistet haben, nicht mehr in Anspruch genommen werden. Können sie jedoch den Eid nicht ablegen, so fällt, wie gesagt, der ganze Schaden dem **Schiffer** zur Last.

§ 13.

In allen diesen und ähnlichen Fällen sind die Rheder, Befrachter oder Schiffer nicht verpflichtet, mehr zu bezahlen und zu vergüten, als soweit sich der Werth des ihnen gehörigen Schiffes nebst Ladung erstreckt. Und ein Jeder bezahlt nach dem Antheil, den er darin hat, und nicht darüber hinaus.

§ 14.

Entstehen bei solchen Unfällen Lebensverlust, Wunden oder Lähmung, so soll es damit gehalten werden wie in anderen Tödtungs- und Verwundungsfällen, mögen sie nun mit Vorsatz oder ohne Absicht geschehen sein.

Denjenigen Schaden jedoch, welcher aus reinem Unglück und ohne eines Anderen Zuthun entsteht, trägt Jeder selbst, dem er zustiess, und Niemand soll schuldig sein, zu entgelten, was er nicht verschuldet hat.

§ 15.

Geräth ein versichertes Schiff und Ladung, wie oben bemerkt ist, in Unglück und Schaden, so müssen die, welchen es gehört (welche es angeht), auf Verlangen und für Rechnung des Versicherers, sowie zu seinem Besten, ihr Recht gegen die Rheder und Befrachter desjenigen Schiffes, welches den Schaden verursacht hat, soweit der Werth desselben und seiner Ladung sich beläuft, zu verfolgen suchen.

Und was sie auf solche Art durch einen mit Einwilligung des Versicherers eingegangenen Vergleich wiedererlangen können, das soll, nachdem die Unkosten davon abgezogen sind, dem Versicherer auf das, was in der Versicherungspolize gezeichnet ist, zu gute kommen.

49a. Schwedisch-Pommersches Seerecht vom 15. Februar 1805.

Abtheilung V.

Von Seeschäden.

Kapitel 8.

Vom Schaden, welchen die Schiffe einander im Hafen oder in der offenbaren See zufügen.

§ 1.

Wenn zwei Schiffe, die unter Segel sind, an einander laufen oder stossen, ohne es hindern zu können, es geschehe bei Nacht oder bei Tage, bei Sturm oder bei gutem Wetter, in offener See, auf der Rhede oder im Hafen, und zwar dergestalt, dass das eine oder andere zerbricht und zu Grunde geht oder das eine oder beide an der Ladung entweder durch Auswerfen oder auf andere Art dabei Schaden nehmen: so soll solches auf beide Schiffe und deren Ladung zusammengeschlagen und berechnet werden und ein jedes die Hälfte des Schadens tragen, je nach dem, was beide Schiffe mit ihren Ladungen und Frachtgeldern werth sind.

§ 2.

Es sollen daher die Schiffe einander nicht zu nahe segeln, sondern gehörigen Raum zum Drehen und Wenden zwischen sich lassen, und, wenn sie segeln, laviren oder über Stag liegen, gute Ordnung beobachten und nicht unter diesem oder jenem Vorwand sich den Wind abzugewinnen suchen.

§ 3.

Wenn ein Schiff, welches im Segeln begriffen ist, ohne des Schiffers Verschulden auf ein anderes geräth, so vor Anker, mit einem Seile am Lande befestigt, liegt, und ihm Schaden zufügt: so soll es die Hälfte des Schadens ersetzen; das segelnde hingegen, wenn es auch ebenfalls dabei Schaden erleiden sollte, muss diesen selbst tragen, es wäre denn, dass das Schiff, welches durch das segelnde beschädigt worden, auszuweichen vermocht und es nicht gethan hätte, als in welchem Falle es seinen Schaden lediglich selbst übernehmen soll. Weigert sich aber ein Schiffer, der ansegeln kommt, auszuwenden, wenn er es gleich kann und ihm solches von dem festliegenden Schiffe zugerufen wird, oder hindert er dieses am Ausweichen: so muss er den ganzen Schaden ersetzen.

§ 4.

Wo ein Schiff vor Anker liegt, da soll allezeit eine Ankerboye dabei sein und so mit einem Stricke befestigt werden, dass sie gerade über den Anker fliesst; wird solches von einem Schiffer verabsäumt und entsteht Schaden dadurch, so liegt es ihm ob, solchen völlig wieder zu ersetzen.

§ 5.

Ist zwar eine Ankerboye gelegt worden, diese aber nachher wieder losgetrieben und der Schiffer hat nicht Achtung darauf gegeben, ehe der Schaden sich ereignet: so soll er die Hälfte desselben erstatten.

§ 6.

Wenn zwei oder mehrere Schiffe vor Anker liegen und einander zu nahe kommen können, so muss der Schiffer, welcher voran liegt, auf des anderen Zuruf die Anker lichten und ausweichen, widrigenfalls aber allen Schaden ersetzen, vor-

züglich in einem Hafen, wo das Wasser abläuft und dadurch das Schiff auf den Grund sinken kann.

Nimmt Derjenige, welcher solchermaassen auf des Anderen Zuruf weichen wollte, dabei Schaden an Schiff und Gut, so muss ihm solcher nach Ermässigung unparteiischer Männer von dem Anderen gutgethan werden; und wenn er im Ausweichen auch das Schiff des Anderen beschädigen sollte, kann er doch desfalls nicht in Anspruch genommen werden.

§ 7.

Wenn eines von den Schiffen, welche vor Anker oder fest liegen, los kommt und auf ein anderes treibt, welches festliegt, so muss es diesem die Hälfte des Schadens ersetzen, auch in dem Falle, wenn der Schiffer vom antreibenden Schiffe dem des vor Anker liegenden zugerufen hätte, dass er sein Tau loslasse, dieser aber des Sturmes oder einer anderen Ursache wegen solches ohne Gefahr für sein Schiff nicht thun könnte; hätten aber die Umstände dieses verstattet und der Schiffer des festliegenden solches dennoch unterlassen, so ist ersterer zur Entschädigung nicht verbunden. Das losgetriebene Schiff soll seinen Schaden selbst tragen.

§ 8.

Kommen zwei festliegende Schiffe los und treiben auf einander, so trägt jedes die Hälfte des Schadens. Werden aber Schuten und Böte so schlecht befestigt, dass sie loskommen und gegen die Stadtbrücken treiben und daselbst an den Brücken, Pfählen und Gewölben Schaden, auch Stauung verursachen: so sollen sie unter öffentlicher Autorität festgehalten und nicht eher freigegeben werden, als bis der Eigner derselben alle dadurch verursachte Schäden und Kosten ersetzt habe.

§ 9.

Ist durch An- oder Uebersegeln, Antreiben oder Stossen ein Unglücksfall entstanden, welcher im Hafen geschehen ist, muss solcher innerhalb 24 Stunden a momento scientiae bei Verlust des Rechts den gehörigen Gerichten angezeigt werden; ist aber das Unglück auf der See geschehen, muss der Schiffer, sobald die Umstände es verstatten, selbiges umständlich in sein Tagebuch verzeichnen und den erlittenen Schaden so genau als möglich bemerken. Wenn aber das Schiff, welches ein anderes beschädigt hat, nicht ausgemittelt werden kann, ist der Schade als partikuläre Havarie zu betrachten.

§ 10.

Verursacht Jemand Schaden, wie vorhin beschrieben ist, mit Vorsatz und eigenem Verschulden und wird dessen überführt, so muss er diesen Schaden völlig ersetzen. Wird er dessen beschuldigt, so sollen sich Schiffer und Leute, wenn kein voller Beweis vorhanden, mit dem Eide schützen und sodann von der Ansprache frei sein; kann aber dieser Eid nicht geleistet werden, so muss der Schiffer den Schaden, wie gesagt, ersetzen. Jedoch sollen in diesen und ähnlichen Fällen Rheder, Befrachter und Schiffer nicht mehr bezahlen und gutthun, als der Werth dieses ihres Schiffes mit der Ladung ausmacht, jeder nach seinem Antheil.

§ 11.

Kommt Einer dabei ums Leben, wird verwundet oder leidet sonst Schaden an seinem Körper, so ist es damit wie mit sonstigen Todtschlägen oder Verwundungen zu halten, je nachdem sie durch Zufall oder mit Vorsatz geschehen.

X. Preussen.

50. Gesetz für das Herzogthum Preussen von 1620.

Buch IV.

Titel 19.

Von Seesachen.

art. 4.

Von Schiffen, Booten und Pramen.

§ 2.

Wer beim Segeln oder Rudern gegen eines Anderen Schiff stösst oder auf irgend eine andere Weise demselben Schaden zufügt, der soll, wenn er deswegen von demjenigen, welchem der Schaden zugefügt ist, verklagt wird, deswegen zu keinem Schadensersatze verpflichtet sein, sobald er beschwören will oder kann, dass es gegen seinen Willen geschehen sei und es bei der Stärke des Windes und Wetters nicht in seiner Macht gelegen habe, es zu hindern. Wenn er jedoch dies nicht eidlich erhärten kann, so soll er den ganzen Schaden ersetzen, welchen er angerichtet hat.

51. Königlich Preussisches Seerecht vom 1. Dezember 1727.

Kapitel IX.

Von Schiffsschäden.

3. Von An- und Uebersegelung oder Zusammenstossung der Schiffe.

art. 20.

Sowohl auf der Rhede als im Hafen, auch auf den Flüssen ist der Schiffer bei der Ankunft schuldig, sein Schiff soviel möglich dergestalt vor Anker zu legen dass es keinem anderen Schiffe, welches vorher dort liegt, zu nahe komme und durch Stossen oder sonst Schaden thue. Muss aber der ankommende Schiffer wegen Wind und Strom sich so nahe an ein anderes setzen, dass der Schiffer desselben in Folge dessen Gefahr besorgte und den ankommenden Schiffer verwarnte, sich sobald als möglich weiter abzulegen, dieser aber solches nicht thun wollte: so soll er für allen hieraus entstehenden Schaden mit seinem Schiffe und ganzem Vermögen haften.

art. 21.

Wenn zwei Schiffe im Segeln an einander laufen und eines das andere beschädigt oder gar in Grund segelt, es sei, wo es wolle, bei Tage oder bei Nacht, bei stürmischem oder stillem Wetter: so soll der ganze Schaden, welcher beide Schiffe getroffen, von einem jeden derselben zur Hälfte getragen und dem anderen gut gethan werden; es wäre denn, dass der von den beiden Schiffern zureichend überführt werden könnte, dass die An- oder Uebersegelung durch seine Schuld geschehen sei und er dieselbe wohl habe verhüten können, in welchem Falle der Schaden über ihn und sein Schiff allein gehen muss.

art. 22.

Liegt aber ein Schiff auf der Rhede, im Hafen oder sonst an einem gehörigen Orte gebührendermaassen vor Anker oder an Tauen fest und wird von einem anderen vorbeisegelnden Schiffe beschädigt: so muss dieses jenem den verursachten ganzen Schaden ersetzen. Allein, wenn der Schiffer, welcher den Schaden

gethan, gebührend erweisen kann, dass die An- oder Uebersegelung aus unvermeidlicher dringender Noth geschehen sei, so soll er dem anderen nur den halben erlittenen Schaden zu erstatten, seinen eigenen Schaden aber selbst und allein zu tragen verbunden sein.

art. 23.

Wenn viele Schiffe vor Anker oder angetauet beisammen liegen und eines davon durch Sturm und Unwetter losgerissen und gegen ein anderes mit solcher Gewalt getrieben oder geworfen wird, dass beide Schiffe dadurch Schaden nehmen: so soll das angetriebene Schiff sowohl seinen eigenen ganzen als auch des anderen Schiffes halben Schaden tragen. Wäre aber solches Schiff wegen seiner Taue Untauglichkeit oder wegen anderer Schuld des Schiffers los und treibend geworden, so muss derselbe allen daraus entstandenen Schaden erstatten.

art. 24.

Werden durch den Sturm und ohne Schuld ihrer Schiffer zwei Schiffe zugleich los und an einander getrieben: so geht der ganze Schaden über beide Schiffe zu gleichen Theilen oder zur Hälfte.

art. 25.

Ebenmässig sollen die im Hafen oder auf den Flüssen, an den Bollwerken, Pfählen oder sonst angetaueten und nahe beisammen liegenden Schiffe beide einander zur Erstattung des halben Schadens verbunden sein, wenn sie durch Wetter und Wasser zusammengestossen und dadurch gedrückt, gequetscht oder sonst beschädigt sind.

art. 26.

Es soll aber aller und jeder Schaden, welcher in vorstehenden Fällen im Hafen oder an der Stadt sich zuträgt, von dem Beschädigten bei Verlust seines Rechtes ohne Verzögerung und längstens innerhalb zweimal 24 Stunden bei dem Licent- oder Zollamte angegeben und um die gebührende Untersuchung und Taxirung desselben angehalten werden.

War aber die An- oder Uebersegelung auf der See oder an einem anderen abgelegenen Orte geschehen, so ist der beschädigte Schiffer ebenfalls bei obiger Strafe schuldig, den erlittenen Schaden bei dem ersten Licent- oder Zollamte binnen zweimal 24 Stunden nach seiner Ankunft gehörigermaassen zu deklariren und um die Untersuchung der Sache anzuhalten.

art. 27.

Wenn nun bei der vorgenommenen Untersuchung und Taxirung befunden wird, dass der Schaden desjenigen Schiffes, welches bei dem Unglücksfalle am meisten gelitten hat, von solcher Grösse ist, dass die Hälfte desselben mehr als den gegenwärtigen halben Werth des anderen Schiffes ausmacht: so soll in solchem Falle dieses, nämlich das minder- oder unbeschädigte Schiff, dem anderen ein Mehreres nicht als die Hälfte seines dermaligen eigenen Werthes beizutragen schuldig sein, obgleich der halbe Schaden jenes sich höher belaufen mag. Sonst aber und bei geringeren Beschädigungen hat es laut obigen Artikeln bei Ersetzung des völligen halben Schadens überall sein Bewenden.

art. 28.

Es soll aber bei der Taxe oder Berechnung des Werthes sowohl des einen als des anderen Schiffes lediglich auf das Schiff selbst und seine zur Zeit der vorgefallenen Beschädigung darauf vorhandene Geräthschaft gesehen werden, das etwa geladene Gut aber, desgleichen die Fracht, Heuer und dergleichen, nicht in Anschlag kommen, sondern der dieserhalb eingetretene Schaden als ein blosses Unglück jeglichen Eigenthümer allein treffen, wofern nämlich obgedachtermaassen die An- und Uebersegelung oder der Zusammenstoss der Schiffe durch blossen Unglücksfall sich begeben hatte.

Allein wenn dieselbe aus des einen oder anderen Theiles erweislicher Schuld herrühren sollte, so muss dieses Schiff allerdings für allen und jeden daraus entstehenden Schaden den Interessenten vollkommen haften.

4. Von Verhütung allerlei Schadens durch Schuld oder Unglück.

art. 30.

Ein jeder Schiffer ist schuldig, wenn er einen Anker auslegt, eine Boje darauf zu setzen und kein Bojereep oder Bojeleine, welche mehr als 3 Faden länger ist, als das Wasser tief ist, zu gebrauchen, auch jederzeit zuvörderst bei anbrechendem Tage und sodann zum wenigsten alle 6 Stunden danach zu sehen oder aber für allen Schaden, welchen ein anderes Schiff dadurch leidet, voll und ganz zu haften.

Wofern jedoch bei vorgefallener Beschädigung der Schiffer mit seiner Mannschaft gewissenhaft bezeugt oder auch nach Erfordern mittels körperlichen Eides darthun könnte, dass bei Tage 6 Stunden vorher, ehe der Schaden geschehen, oder, falls es bei Nacht geschehen, des Abends zuvor noch eine wachende Boje auf dem Anker gestanden habe und dieselbe ohne sein oder ihr Wissen abgerissen sei: so soll er dem beschädigten Schiffe nur die Hälfte des Schadens zu ersetzen gehalten sein.

art. 31.

Innerhalb des Baumes auf dem Flusse bei der Stadt soll kein Schiff oder anderes Fahrzeug, es sei gross oder klein, beim Ein- und Auslaufen sich der Segel bedienen, oder aber für allen Schaden, der dadurch an anderen Schiffen und Gefässen, desgleichen an den Brücken, Bollwerk, Ueberfahrt, Böten und sonst geschieht, vollständig haften.

art. 32.

Wenn ein Schiff oder anderes Gefäss innerhalb des Baumes sich mit Bootshaken ein- oder ausholt oder mit einer Leine auf dem Lande fortgezogen wird, so soll dasselbe, falls die Bootshaken aus Untüchtigkeit brechen oder die Leinen reissen und dadurch an anderen Fahrzeugen oder sonst irgend ein Schaden entsteht, solchen voll und ganz ersetzen. Wird aber befunden, dass das zerbrochene oder zerrissene Geräth tüchtig und in gehörigem Stande gewesen ist, so soll besagtes Schiff oder anderes Gefäss nur die Hälfte des verursachten Schadens zu erstatten schuldig sein.

52. Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten vom 5. Februar 1794.

Zweiter Theil.

Titel VIII.

Vom Bürgerstande.

Abschnitt XI.

Von Rhedern, Schiffern und Befrachtern.

§ 1496.

Jeder Schiffer ist bei eigener Vertretung schuldig, er mag unter Segel oder vor Anker sein, die Schiffsleuchte bei Nacht aufzustecken, auch, wenn er vor Anker liegt, über demselben den sogenannten Wächter befestigen und schwimmen zu lassen.

Abschnitt XII.

Von Haverei und Seeschäden.

§ 1911.

Wenn zwei unter Segel sich befindende Schiffe ohne „grobes“ Verschulden des einen oder des anderen Schiffers auf einander ansegeln oder stossen, dergestalt, dass eines oder das andere oder beide Schaden leiden, so muss der beiderseitige Verlust und Schaden berechnet und zusammengeschlagen werden.

§ 1912.

Von der ganzen Summe trägt jedes Schiff die Hälfte.

§ 1913.

Ist das An- oder Uebersegeln von einem der Schiffer vorsätzlich oder durch grobe Schuld verursacht worden, so muss derselbe seinen Schaden allein tragen und dem anderen Schiffe den ganzen erlittenen Schaden vergüten.

§ 1914.

Soweit als der Schaden aus dem Vermögen des Schiffers, ingleichen aus dem Schiffe und dessen Frachtgeldern, nicht ersetzt wird, ist er als Partikularhaverei zu betrachten.

§ 1915.

Eben dies findet statt, wenn das Schiff, welches durch Zufall oder grobe Schuld des Schiffers ein anderes auf gedachte Art beschädigt hat, nicht ausgemittelt werden kann.

§ 1916.

Wird ein vor Anker liegendes oder am Lande festgemachtes Schiff von einem segelnden Schiffe beschädigt, so muss des letzteren Schiffer allen verursachten Schaden erstatten, er könnte denn nachweisen, dass er durch einen ganz unvermeidlichen Zufall zum An- oder Uebersegeln genöthigt worden, in welchem Falle die Vorschrift §§ 1911, 1912 Anwendung findet.

§ 1917.

Hat in diesem Falle der festliegende Schiffer der Gefahr ausweichen können und es vorsätzlich oder aus grober Schuld unterlassen: so ist derselbe zum Schadensersatze nach § 1913 verhaftet.

§ 1918.

Liegen zwei oder mehrere Schiffe vor Anker und kommen einander gefährlicher Weise zu nahe; so muss der voranliegende Schiffer auf des anderen Zuruf den Anker lichten und ablegen.

§ 1919.

Ein Gleiches muss geschehen, wenn die Schiffe in Gefahr stehen, durch Ablaufen des Wassers auf den Grund zu gerathen.

§ 1920.

Hat der voranliegende Schiffer diese Vorschrift vorsätzlich oder aus grober Schuld unbefolgt gelassen: so muss er den ganzen dadurch veranlassten Schaden ersetzen.

§ 1921.

Leidet der Schiffer, welcher ausweichen soll, bei dem Versuche dazu ohne sein grobes Verschulden selbst Schaden: so kann er von dem Zurufenden Vergütung fordern.

§ 1922.

Ist der Zurufende bei dem Ausweichen ohne grobes Verschulden des Anderen beschädigt worden: so bleibt der Ausweichende von der Verantwortung frei.

§ 1923.

Werden zwei festliegende Schiffe durch Gewalt der Wellen oder des Windes dergestalt zusammengestossen, dass eines oder beide gequetscht, gedrückt oder sonst beschädigt werden: so finden die Vorschriften § 1911 Anwendung.

§ 1924.

Eben das gilt, wenn zwei festliegende Schiffe zu einer Zeit loskommen, aneinander treiben und dadurch bei einem oder beiden Schaden entsteht.

§ 1925.

Ist aber ein vor Anker liegendes Schiff wegen Untauglichkeit seiner Taue oder sonst durch grobes Verschulden des Schiffers los und treibend geworden: so muss der Schiffer allen an den festliegenden Schiffen verursachten Schaden erstatten.

§ 1926.

Ist hingegen ein Schiff ohne grobes Verschulden des Schiffers los und treibend geworden: so muss der Schaden des Anstossens nach den Vorschriften § 1911 gemeinschaftlich getragen werden.

§ 1927.

Hat der antreibende Schiffer dem festliegenden zugerufen, das Tau schiessen zu lassen, und letzterer hat es nicht gethan, da es doch die Umstände gestattet hätten: so ist ersterer zur Entschädigung nicht verbunden.

§ 1928.

Sind in den §§ 1911, 1916, 1921—1923, 1926 beschriebenen Fällen auch die geladenen Waaren zu Schaden gekommen: so kann der daran erlittene Verlust bei der Schadenberechnung nicht mit in Anschlag kommen, sondern wird als partikuläre Haverei betrachtet.

§ 1929.

Fällt nach obigen Grundsätzen die Vergütung einem der Schiffer zur Last: so müssen bei seinem Unvermögen dessen Rheder, soweit ihre Schiffsparten reichen, den Ausfall vertreten.

Anmerkung: Für Vertragsschulden des Schiffers im Verhältniss zu den Reisenden und Ladungseigenthümern des eigenen Schiffes haften die Rheder subsidiär und können sich durch Abtretung ihrer Schiffsparte nebst Frachtantheilen befreien (§ 1529). Für Deliktsschulden des Schiffers haften sie in dem besagten Verhältnisse nicht (§ 1532).

§ 1930.

Sind beide Schiffer an dem einander zugefügten Schaden Schuld, so findet die Vorschrift des Ersten Theiles, Titel VI § 22 statt.

§ 1931.

Ein solcher durch An- oder Uebersegeln, Antreiben und Stossen entstandener Unglücksfall, wenn er im Hafen geschehen ist, muss binnen 48 Stunden nach dem Ereigniss bei Verlust des Rechtes den gehörigen Gerichten angezeigt werden.

§ 1932.

Geschieht der Unglücksfall auf der See, so muss von jedem Schiffer die Vorschrift der §§ 1840 ff. beobachtet werden.

Anmerkung: Die §§ 1840 ff. befehlen die sofortige detaillirte Eintragung in das Schiffstagebuch, die Anzeige des Unfalls im ersten Hafen vor dem Seegericht resp. dem Consul, sowie an die Rheder, Befrachter u. s. w., desgleichen im Bestimmungshafen, endlich die Belegung der Verklarung an. Das Präjudiz des § 1931 gilt nicht für den Fall des § 1932.

§ 1933.

Bei Stromschiffen finden gleiche Grundsätze statt.

Erster Theil.

Titel VI.

Von den Pflichten und Rechten, die aus unerlaubten Handlungen entstehen.

§ 22.

Haben zwei oder mehrere einander wechselseitig beschädigt, so haftet Jeder dem Anderen für den verursachten Schaden nach Maassgabe der ihm zur Last fallenden Verschuldung.

Anmerkung: Die Verschiedenheit der Haftung nach Maassgabe der Verschiedenheit der Verschuldung normiren die §§ 2—21 folgendermassen (im Beihalt des Titels III §§ 12—24):

I. Vorsatz oder grobes Versehen verpflichten zu vollständiger Genugthuung.

Vorsatz ist Beabsichtigung der eingetretenen Folgen einer Handlung oder Unterlassung.

Grobes Versehen ist derjenige Mangel an Aufmerksamkeit, welcher bei gewöhnlichen Fähigkeiten ohne Anstrengung vermeidbar war.

Vollständige Genugthuung umfasst den gesammten Schaden und den entgangenen Gewinn.

Der gesammte Schaden ist unmittelbarer oder mittelbarer oder zufälliger.

Unmittelbarer Schaden ist der durch eine Handlung oder Unterlassung unmittelbar und zunächst bewirkte Nachtheil.

Mittelbarer Schaden ist der aus einer Handlung oder Unterlassung, aber in Verbindung entweder mit einem anderen Ereigniss oder mit einer ungewöhnlichen Beschaffenheit der beschädigten Person oder Sache entstandene Nachtheil.

Zufälliger Schaden ist der aus einer Handlung oder Unterlassung entstandene, aber nicht voraussehbare Nachtheil.

Entgangener Gewinn ist der Vortheil, welcher nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge zu erlangen oder wegen getroffener Vorkehrungen vernünftiger Weise zu erwarten gewesen wäre, wenn die Handlung oder Unterlassung nicht vorgefallen wäre.

II. Mässiges Versehen verpflichtet zum Ersatze des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes aus dem gewöhnlichen Gebrauche dessen, woran Jemand geschädigt ist (also nur eines Theiles des entgangenen Gewinns.)

Mässiges Versehen ist derjenige Mangel an Aufmerksamkeit, welcher bei gewöhnlicher Anstrengung vermeidbar ist.

III. Geringes Versehen verpflichtet zum Ersatz nur des unmittelbaren Schadens.

Geringes Versehen ist derjenige Mangel an Aufmerksamkeit, welcher nur bei vorzüglichen Fähigkeiten oder Kenntnissen oder bei einer mehr als gewöhnlichen Anstrengung vermeidbar ist.

Da nun nach §§ 1911, 1916, 1923 und 1926 bei Schäden aus Schiffszusammenstössen mässiges und geringes Verschulden und Zufall ganz gleich behandelt werden, Vorsatz und grobes Versehen aber in der Ersatzfrage überhaupt gleichgestellt sind, so ergiebt sich folgende Zusammenstellung:

1. Stehen Vorsatz oder grobes Verschulden auf der einen Seite dem gleichen Verhalten auf der anderen Seite gegenüber, so trägt jede Partei den ganzen Schaden der Gegenpartei.
2. Stehen Vorsatz oder grobes Verschulden auf der einen Seite einem mässigen oder geringen Versehen auf der anderen Seite gegenüber, so trägt die in höherem Maasse schuldige Partei den ganzen Schaden der Gegenpartei und die in geringerem Maasse schuldige Partei die Hälfte des Schadens der Gegenpartei.
3. Stehen mässiges oder geringes Versehen auf beiden Seiten einander gegenüber, so liegt der Fall der §§ 1911 und 1912 vor.

XI. Frankreich.

53. Edikt des Königs über die Ordonnanzen und Reglements der Gerichtsbarkeit der Admiralität vom März 1584.

Kapitel 26.

Unser Admiral als Chef und unser Generallieutenant sollen die Laterne führen.

54. Schifffahrtsverordnung vom August 1681.

Buch I.

Von den Offizieren der Admiralität und ihrer Gerichtsbarkeit.

Titel 1.

Vom Admiral.

art. 7.

Das Schiff, welches der Admiral besteigt, soll die vier Lichter führen.

Titel 12.

Von Verjährung und Unzulässigkeitseinreden.

art. 8.

Jeder Anspruch wegen Zusammenstosses von Schiffen soll 24 Stunden nach erlittenem Schaden geltend gemacht werden, wenn der Unfall in einem Flusshafen, einem offenen Seehafen oder an einem anderen Orte sich ereignete, wo der Schiffer klagen konnte.

Buch II.

Von den See-Leuten und -Fahrzeugen.

Titel 8.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 2.

Die Schiffseigenthümer haften für die Handlungen des Schiffers. Aber sie werden dessen enthoben, wenn sie ihr Fahrzeug und die Fracht abtreten.

art. 3.

Jedoch sollen die Eigenthümer der für den Krieg ausgerüsteten Schiffe für die Vergehen und Räubereien, welche von den auf ihren Schiffen befindlichen Kriegsleuten oder von der Schiffsmannschaft auf hoher See begangen sind, nur soweit haften, als die Summe sich beläuft, für welche sie Kaution geleistet haben, es sei denn, dass sie Theilnehmer oder Mitwisser waren.

Buch III.

Von den Schifffahrtsverträgen.

Titel 7.

Von den Havereien.

art. 10.

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen soll der Schaden zu gleichen Theilen von den Schiffen, welche ihn, sei es in Fahrt, auf der Rhede oder im Hafen, gethan und erlitten haben, bezahlt werden.

art. 11.

Wenn jedoch der Zusammenstoss durch Verschulden des einen der Schiffer geschehen ist, so soll der Schaden von demjenigen bezahlt werden, welcher ihn verursacht hat.

Titel 9.

Von den Prisen.

art. 2.

Derjenige, welcher Erlaubniss erhalten hat, ein Schiff zum Kriege auszurüsten, ist verpflichtet, dasselbe in der Admiralitätskanzlei des Ortes, wo er ausrüsten will, eintragen zu lassen und Kaution im Betrage von 15 000 Pfund zu stellen. — —

Buch IV.

Von der Hafen-, Küsten-, Rheden- und Strand-Polizei.

Titel 1.

Von offenen (port) und geschlossenen (hâvre) Häfen.

art. 2.

Jederzeit sollen Matrosen an Bord der im Hafen liegenden Schiffe zur Hand sein, um die Fahrt der aus- und einlaufenden Schiffe zu erleichtern, die Taue zu fieren und alle nöthigen Manöver auszuführen, bei Strafe von 50 Pfund Busse für Führer und Eigenthümer im Ungehorsamsfalle.

art. 5.

Die Schiffsführer und -Eigenthümer, welche ihre Schiffe in offenen Häfen vor Anker legen wollen, sind verpflichtet, zur Kenntlichmachung eine Boje, einen Ankerwacher oder Schwimmer darauf zu setzen, bei Strafe von 50 Pfund Busse und voller Ersatzleistung des angerichteten Schadens im Ungehorsamsfalle.

Titel 8.

Von den Rheden.

art. 3.

Die Schiffsführer sollen, wenn sie auf der Rhede ankommen, in solcher Entfernung von einander vor Anker gehen, dass die Anker und Kabel nicht unklar werden und Schaden bringen können, bei Strafe der Haftung und angemessener Geldbusse im Uebertretungsfalle.

art. 4.

Wenn mehrere Schiffe auf derselben Rhede liegen, so soll derjenige, welcher am weitesten ins freie Wasser hinaus liegt, verpflichtet sein, bei Nacht eine brennende Laterne zu führen, um die aus See kommenden Schiffe zu warnen.

55. — XII. Verordnungen des hochansehnlichen Gemeinwesens und Handelsstandes(kammer) der Stadt Bilbao,

bestätigt von Philipp V. am 4. August 1737.

Kapitel XX.

Von der gewöhnlichen, grossen und einfachen (partikulären) Haverei und ihren Unterschieden.

No. 34.

Desgleichen soll einfache Haverei sein der Schaden oder Bruch, welchen zwei auf einander stossende Schiffe durch zufälliges Zusammentreffen oder Aneinandergerathen sowohl auf See als in Häfen und auf Ankerplätzen sich zufügen, indem sie sich losreissen oder ihre Taue (Trossen) in Folge von Sturm, Fluth der Ströme oder anderweitigen unerwarteten Ereignissen nachgeben (brechen);

weil ein jedes (der Schiffe) besagten Schaden durch Bruch oder sonstigen Nachtheil tragen muss;

und folglich auch die Waaren, welche sie (die Schiffe) enthalten, und deren Eigenthümer den ihnen etwa zugestossenen (Schaden).

So oft jedoch aus Absicht und namentlich durch Bosheit und mit Willen des Schiffers und der Mannschaft eines der genannten Schiffe, oder durch Nach-

lässigkeit und geringe Sorgfalt beim Vertäuen besagter Zusammenstoss und Bruch stattfindet; so soll in solchen Fällen der Urheber dessen alle Schäden vollständig bezahlen, welche daraus sowohl am anderen Schiffe und dessen Ladung, als auch am seinigen und dessen Inhalt entstanden sind.

No. 36.

Ebenso wird als einfache Haverei angesehen und betrachtet jeder Bruchschaden und jede Haverei, welche ein Fahrzeug mit Waaren, das in dieser Flussmündung sich mit der Löschung von Schiffen befasst, dadurch erleidet, dass es gegen eine Ankerhand (Flügel) stösst und trifft.

Jedoch wird erklärt und verordnet, dass, wenn in dergleichen Fällen ersichtlich ist und erkannt wird, dass solcher Anker nicht mit seiner Boje in der gehörigen Weise versehen war, der Eigenthümer desselben zur Bezahlung besagten Bruches und Schadens verpflichtet sein soll.

Kapitel 24.

Von den Schiffern, Schiffsführern oder Kommandanten, den Lootsen, ersten Offizieren und Seeleuten und den Pflichten eines jeden.

No. 7.

In Anbetracht, dass es nützlich und nothwendig ist, sowohl auf See als auch auf Rheden und in Buchten, dass jedes Schiff eine Laterne mit bei Nacht angezündetem Lichte habe, wird angeordnet, dass alle Schiffe, welche über 60 Tonnen gross sind, sie (die Laterne) auf dem Hinterschiffe führen, und dass die Schiffer oder Schiffsführer während der Zeit, die ihre Schiffe in Ladung liegen und beladen sind (sei es im Hafen oder in der Fahrt auf See), allnächtlich das Licht in der Laterne anstecken sollen, bei Strafe von 2 Dukaten in jedem Ungehorsamsfalle — — — und des Ersatzes der Schäden, welche durch jene Unterlassung entstehen.

XIII. England.

56. Aus dem Schwarzbuche der Admiralität. (Alte Regeln für den Lord-Admiral — ungefähr um das Jahr 1337—1351.)

Kapitel 20.

Es wird angeordnet, dass kein Schiff oder Fahrzeug der Flotte aus Hartnäckigkeit oder Hass oder Neid auf hoher See oder beim Einlaufen in einen Hafen ein anderes Schiff oder Fahrzeug der Flotte oder ein von denen der Flotte genommenes (erobertes) Schiff beschädigen darf, bei Strafe des vollen Ersatzes für den durch seine Schuld veranlassten Schaden.

Derjenige, welcher andere in einen Hafen einlaufende, oder im Hafen oder auf See befindliche Schiffe im Sturm oder aus anderen Ursachen ohne Vorsatz beschädigt, soll den halben Schaden nach Ermessen und Urtheil des Admirals bezahlen und bessern.

57. Gesetz 7 Georg II., von 1734. Kapitel 15.

Ein Gesetz behufs Festsetzung des Umfanges der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen der Schiffer oder der Mannschaft.

I. Weil es von der grössten Wichtigkeit und Bedeutung für das Königreich ist, das Wachsthum der Zahl der Schiffe und Fahrzeuge zu fördern und jegliche

Entmuthigung der Kaufleute und Anderer, hieran interessirt und betheiligt zu sein, zu verhüten;

und weil gerichtlich entschieden ist, dass in vielen Fällen die Eigenthümer von Schiffen oder Fahrzeugen für die **an Bord derselben verschifften oder geladenen** Güter und Waaren haften, obgleich die besagten Güter und Waaren, nachdem dieselben solchergestalt an Bord gebracht sind, von den Schiffern oder Mannschaften der besagten Schiffe oder Fahrzeuge ohne Kenntniss oder Mitwissen des oder der Eigenthümer abhanden gebracht sind, so dass in Folge dessen Kaufleute und Andere stark entmuthigt wurden, ihr Vermögen als Rheder von Schiffen oder Fahrzeugen zu riskiren (anzulegen), was nothwendiger Weise zum Nachtheil von Handel und Schifffahrt dieses Königreiches gereicht;

um daher zu bestimmen und festzusetzen, wie weit die Eigenthümer von Schiffen und Fahrzeugen für Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteine und andere Güter oder Waaren haften, welche von den Schiffern oder Mannschaften ohne Mitwissen der Rheder bei Seite gebracht sind:

so wird durch des Königs höchste Majestät auf und mit Rath (Bericht) und Zustimmung der im gegenwärtigen Parlament versammelten geistlichen und weltlichen Herren (Lords) und Gemeinen und im Auftrage derselben verordnet:

dass keine Person oder Personen, welche Eigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges ist, sind oder sein werden, verpflichtet oder verbunden sein sollen, einer Person oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden wegen einer Veruntreuung, eines Versteckens oder Beiseiteschaffens (seitens des Schiffers oder der Mannschaften oder eines derselben) von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen und anderen Gütern oder Waaren, welche seit und nach dem 24. Juni des Jahres des Heils 1734 an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommen oder geladen sind, oder für eine Handlung, Angelegenheit oder Sache, einen Schaden oder Geldstrafe (Verwirkung), welche seit und nach dem 24. Juni 1734 von Schiffern oder den Mannschaften, oder einem derselben ohne Mitwissen und Kenntniss des oder der Rheder begangen, veranlasst oder auf sich geladen sind, über den Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör hinaus und über den vollen Betrag der für die und während der Reise, auf welcher jene Veruntreuung, jenes Verstecken oder Beiseiteschaffen, wie gesagt, oder jener Unterschleif des Schiffers oder der Mannschaft geschehen, begangen oder gethan ist, geschuldeten oder zu verdienenden Fracht hinaus Rechenschaft, Schuldverschreibung oder Ersatz zu geben, und zwar auf alle Fälle ungeachtet jedes widersprechenden Gesetzes, Gebrauches oder Herkommens.

II. Und es wird ferner in gleichem Auftrage hierdurch verordnet, dass, wenn verschiedene Befrachter oder Eigenthümer von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen oder anderen Gütern oder Waaren einen Verlust oder Schaden auf eine der vorgenannten Weisen auf derselben Reise erleiden, und der Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör und der Betrag der geschuldeten oder während der Reise zu verdienenden Fracht nicht genügend ist, um all und jedem von ihnen vollen Ersatz zu leisten,

dann diese Befrachter oder Eigenthümer ihre Befriedigung aus jenen Werthen theilweise nach Verhältniss ihrer Verluste oder Schäden erhalten sollen.

In jedem derartigen Falle soll es das Recht jener Befrachter oder Eigenthümer oder eines von ihnen sein, für sich selbst und in Vertretung aller jener Befrachter oder Eigenthümer, sowie das Recht der Eigenthümer jenes Schiffes oder Fahrzeuges oder eines von ihnen sein, für sich selbst und in Vertretung aller anderen Mitrheder des Schiffes oder Fahrzeuges bei jedem Billigkeitsgerichtshofe einen Antrag einzureichen behufs Feststellung des Gesammtbetrages jener Verluste oder Schäden, sowie des Werthes von Schiff oder Fahrzeug, Zubehör und Fracht, und behufs gleichmässiger Vertheilung und Bezahlung aus jenen Werthen unter die Befrachter oder Eigenthümer nach Verhältniss ihrer Verluste oder Schäden in Gemässheit der Billigkeitsregeln.

III. Voraussetzung ist allemal, dass, wenn ein solcher Antrag von dem oder in Vertretung der Mitrheder des Schiffes gestellt wird, der oder die Kläger diesem Antrage oder diesen Anträgen eine eidliche Versicherung beifügen sollen des Inhaltes, dass er oder sie mit keinem der Beklagten im geheimen Einverständnisse sich befinden, und dabei sich erbieten sollen, den Werth des Schiffes oder Fahrzeuges, des Zubehörs und der Fracht nach Maassgabe der Anordnungen des Gerichtshofes zu bezahlen.

Und darauf soll das Gericht diejenigen Maassregeln zur Feststellung (Ermittelung) jenes Werthes ergreifen, welche ihm gerecht erscheinen, und soll die Bezahlung aus jenen Werthen in gleicher Weise verfügen, wie es heutzutage bei Anträgen über Incidenzpunkte üblich und gebräuchlich ist.

IV. Voraussetzung ist allemal, und es wird hierdurch erklärt und verordnet, dass der Inhalt dieses Gesetzes nicht dahin ausgedehnt oder ausdehnend erklärt werden soll, als ob er irgend ein Rechtsmittel, welches eine Person oder irgend welche Personen gegen alle, jeden oder irgend einen Schiffer oder Mannschaft eines solchen Schiffes oder Fahrzeuges wegen oder bezüglich einer Veruntreuung, eines Versteckens oder Beiseiteschaffens von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen oder Waaren, welche **an Bord des Schiffes oder Fahrzeuges verschifft oder geladen** sind, oder auf Grund eines Betruges, Missbrauches oder Unterschleifes von oder abseiten des Schiffers oder der Mannschaft jetzt hat, resp. haben oder künftighin haben werden, in Zweifel zöge, verringere oder aufhebe.

Vielmehr soll es das Recht einer jeden solchergestalt verletzten oder geschädigten Person oder Personen sein, ihrerseits dasjenige Rechtsmittel gegen den Schiffer und die Mannschaft zu verfolgen und zu ergreifen, welches er oder sie vor Erlass dieses Gesetzes gebraucht haben würden.

58. Gesetz 26 Georg III. anno 1786, Kapital 86.

Ein Gesetz behufs Erklärung und Verbesserung eines im 7. Jahre der Regierung Seiner verstorbenen Majestät erlassenen Gesetzes, welches den Titel führt:

Ein Gesetz behufs Festsetzung des Umfanges der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen der Schiffer oder der Mannschaft,

sowie behufs Gewährung weiterer Befreiung (Unterstützung) der Schiffsrheder.

I. Weil durch ein im 7. Jahre der Regierung Seiner Majestät des hochseligen Königs Georg II. erlassenes Gesetz, welches den Namen trägt:

Ein Gesetz behufs Festsetzung des Umfanges der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen der Schiffer oder Mannschaft

es unter Anderen verordnet ist, dass kein oder keine Schiffsrheder verpflichtet sein sollen, irgend einer Person oder irgend welchen Personen für irgend einen Verlust oder Schaden aus Veruntreuung, Verstecken oder Beiseiteschaffen (seitens des Schiffers oder der Mannschaften oder eines derselben) von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen oder anderen Gütern oder Waaren, welche an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft sind, oder für eine Handlung, Angelegenheit oder Sache, einen Schaden oder eine Geldstrafe (Verwirkung), welche vom Schiffer oder den Mannschaften oder von einem derselben ohne Mitwissen und Kenntniss des oder der Rheder begangen, veranlasst oder auf sich geladen ist, über den Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör hinaus und über den vollen Betrag der für die und während der Reise, auf welcher jene Veruntreuung, jenes Verstecken oder Beiseiteschaffen oder jener sonstige Unterschleif des Schiffers oder der Mannschaft geschehen, begangen oder gethan ist, geschuldeten oder zu verdienenden Fracht hinaus Rechenschaft (zu haften) oder Ersatz zu geben;

und weil alle Schiffer oder Kapitäne und Schiffsreder verpflichtet und verbunden sind, all' und jeder Person für den vollen Werth und Betrag jedweder von jener Person oder Personen an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifften oder verladenen Güter oder Waaren zu haften oder Ersatz zu leisten, einerlei ob jene Güter oder Waaren durch Raub, Feuer oder sonstigen Unfall (ausgenommen durch die Feinde des Königs, die Gefahren der See oder durch Gottes Hand) verloren gegangen sind, ausser wenn der Schiffer oder einige der Schiffsgenossenschaft Mitwisser solchen Raubes sind, in welchem Falle allein die Haftung der Rheder kraft des erwähnten Gesetzes auf den Werth des Schiffes und den vollen Betrag der Fracht beschränkt ist;

und weil es von grösster Wichtigkeit und Bedeutung für die Wohlfahrt des Königreichs ist, das Wachsthum der Zahl der Schiffe und Fahrzeuge zu befördern und jegliche Entmuthigung der Kaufleute und Anderer, hieran interessirt und betheiligt zu sein, zu verhüten, was doch wahrscheinlich eintreten würde in Folge der Haftpflicht, welcher sie jetzt ausgesetzt sind ungeachtet der wohlthätigen Absicht des erwähnten Gesetzes:

so möge Ew. Majestät geruhen, zu verordnen, und so wird durch des Königs höchste Majestät auf und mit Rath (Bedacht) und Zustimmung der im gegenwärtigen Parlament versammelten geistlichen und weltlichen Herren (Lords) und Gemeinen und im Auftrage derselben verordnet:

> dass keine Person oder Personen, welche Eigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges ist, sind oder sein werden, verpflichtet oder verbunden sein sollen, einer Person oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden aus Raub, Veruntreuung, Verstecken oder Beiseiteschaffen von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen oder anderen Gütern oder Waaren, welche seit und nach dem 1. September 1786 **an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommen oder verladen** sind, oder für eine Handlung, Angelegenheit oder Sache, einen Schaden oder Geldstrafe (Verwirkung), welche seit und nach Erlass dieses Gesetzes ohne Mitwissen und Kenntniss des oder der Rheder begangen, veranlasst oder verübt sind, über den Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör hinaus und über den vollen

Betrag der für die und während der Reise, auf welcher jene Beraubung, Veruntreuung, jenes Verstecken oder Beiseiteschaffen, wie gesagt, geschehen, begangen oder gethan ist, zu haften oder Ersatz zu leisten, auch wenn der Schiffer oder die Mannschaften in keiner Weise bei solcher Beraubung, Veruntreuung, Verstecken oder Beiseiteschaffen betheiligt oder Mitwisser sind, und auf alle Fälle ungeachtet jedes dem widersprechenden Gesetzes, Gebrauches oder Herkommens.

II. Ferner wird im obgemeldeten Auftrage verordnet, dass kein oder keine Eigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges verpflichtet oder verbunden sein sollen, einer Person oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden zu haften oder Ersatz zu leisten, der an irgend welchen Gütern oder Waaren, welche seit und nach dem 1. September 1786 an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommen oder geladen sind, durch oder mittelst eines bei oder an Bord des genannten Schiffes oder Fahrzeuges ausgebrochenen Feuers entstanden ist.

III. Und weil Streit darüber entstehen kann, ob die Schiffsrheder oder Schiffsführer verpflichtet sind, für den Werth oder Betrag von Gold, Silber, Diamanten, Taschenuhren, Juwelen oder Edelsteinen zu haften oder Ersatz zu leisten, welche verloren gegangen sind, nachdem sie an Bord ihrer Schiffe gegen Frachtgeld verladen sind, ohne dass die Verschiffer (Ablader) den derzeitigen Werth dieser Güter deklarirt haben:

so wird dieserhalb im obgemeldeten Auftrage verordnet:

dass kein Schiffsführer, kein oder keine Eigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges verbunden oder verpflichtet sein sollen, einer oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden, welcher an Gold, Silber, Diamanten, Uhren, Juwelen oder Edelsteinen, die seit und nach Erlass dieses Gesetzes an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommen oder geladen sind, durch oder mittels Beraubung, Veruntreuung, Beiseiteschaffung oder Verstecken derselben sich ereignet hat, zu haften oder Ersatz zu leisten, ausser wenn der Eigenthümer oder Ablader im Zeitpunkte der Verschiffung selbst die wahre Natur, Qualität und Werth jenes Goldes, Silbers, der Diamanten, Uhren, Juwelen oder Edelsteine in sein Konnossement einträgt oder dem Schiffer, Rheder oder den Rhedern des Schiffes oder Fahrzeuges sonstwie schriftlich offenbart (deklarirt).

IV. Ferner wird im obgemeldetem Auftrage verordnet:

dass, wenn verschiedene Befrachter oder Eigenthümer von Gold, Silber, Diamanten, Juwelen, Edelsteinen oder anderen Gütern oder Waaren einen Verlust oder Schaden auf eine der vorgenannten Weisen auf derselben Reise (mit alleiniger Ausnahme von Feuer) erleiden, und der Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör und der Betrag der geschuldeten oder während der Reise zu verdienenden Fracht nicht genügend ist, um all' und jeden von ihnen vollen Ersatz zu geben, dann diese Befrachter oder Eigenthümer ihre Befriedigung aus jenen Werthen theilweise nach Verhältniss ihrer Verluste oder Schäden erhalten sollen.

In jedem derartigen Falle soll (wie II. und III. 7, Georg II. 1734 c. 15).

V. (wie IV. 7, Georg II. 1734 c. 15).

VI. Ferner wird verordnet, dass dieses Gesetz ein öffentliches Gesetz sein soll, und von allen Richtern, Rechtsbeamten und allen sonstigen Personen gerichtsseitig von diesem Gesetze als einem öffentlichen Kenntniss genommen werden soll auch ohne dass besonders darauf Bezug genommen worden ist.

59. Gesetz 53 Georg III. anno 1813, Kapitel 159.

Gesetz behufs Beschränkung der Haftung der Schiffsrheder in bestimmten Fällen.

I. Weil es von der grössten Wichtigkeit und Bedeutung ist, das Wachsthum der Zahl der zum Vereinigten Königreiche gehörigen, gezetzmässig registrirten Schiffe und Fahrzeuge zu befördern und jegliche Entmuthigung der Kaufleute und Anderer, hieran interessirt zu sein, zu verhüten; und weil es nützlich ist, ein im 7. Jahr der Regierung Seiner Majestät des verstorbenen Königs Georg II. erlassenes Gesetz, welches den Titel führt:

> Gesetz behufs Festsetzung des Umfanges der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen der Schiffer oder der Mannschaft,

zu verbessern; desgleichen ein anderes im 26. Jahre der Regierung Seiner Majestät erlassenes Gesetz, welches den Titel führt:

> Gesetz behufs Erklärung und Verbesserung eines im 7. Jahre der Regierung Seiner verstorbenen Majestät erlassenen Gesetzes, welches den Titel führt:
>
> > Gesetz behufs Festsetzung des Umfanges der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen der Schiffer oder der Mannschaft,
>
> sowie behufs Gewährung weiterer Befreiung der Schiffsrheder;

und weil es nützlich ist, dass hierfür andere Bestimmungen eingeführt werden:

so wird demgemäss durch des Königs höchste Majestät auf und mit Rath und Zustimmung der im gegenwärtigen Parlament versammelten geistlichen und weltlichen Lords und Gemeinen und im Auftrage derselben verordnet:

> dass keine Person oder Personen, welche Eigenthümer oder Miteigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges ist, sind oder sein werden, verpflichtet oder verbunden sein sollen, **für irgend einen Verlust oder Schaden,** welcher entsteht oder stattfindet durch irgend eine Handlung, Nachlässigkeit, Angelegenheit oder Sache, die ohne Verschulden oder Mitwissen des oder der Eigenthümer gethan, unterlassen oder veranlasst ist und irgend welchen an Bord des Schiffes oder Fahrzeuges geladenen oder gebrachten Gütern, Waaren, Kaufmannsgütern oder anderen Dingen nach dem 1. September 1813 zustösst, oder welcher nach dem genannten 1. September 1813 **irgend einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge oder** irgend welchen **in oder an Bord irgend eines anderen Schiffes oder Fahrzeuges befindlichen Gütern,** Waaren, Kaufmannsgütern oder anderen Dingen zustösst, über den Werth seines oder ihres Schiffes oder Fahrzeuges, und über die geschuldete oder für und während der Reise zu verdienende Fracht hinaus, welche zur Zeit des Eintritts des Verlustes oder Schadens bereits gerichtlich geltend gemacht oder vereinbart sein kann, zu haften oder Ersatz zu leisten.

II. Ferner wird verordnet, dass der Werth der Beförderung von, dem oder einem der Eigenthümer des Schiffes gehörigen, Gütern, Waaren oder Kaufmannsgütern und desgleichen die gemäss oder kraft eines Vertrages, mag derselbe von oder in Vertretung Seiner Majestät oder von oder in Vertretung einer oder mehrerer anderen Person oder Personen oder irgend einer politischen Körperschaft oder Korporation geschlossen sein, geschuldete oder zu verdienende Schiffsmiethe, mit alleiniger Ausnahme derjenigen Miethe, welche im Fall der Zeitcharter eines Schiffes nicht vor Ablauf von 6 Kalendermonaten nach stattgehabtem Verlust oder Schaden verdient zu sein anfängt, als Fracht nach Zweck, Sinn und Absicht dieses Gesetzes und der im 7. Jahr der Regierung Seiner Majestät des verstorbenen Königs Georg II. und im 26. Jahr der Regierung Seiner Majestät erlassenen angeführten Parlamentsakte (Beschlüsse) angesehen, behandelt und betrachtet werden soll.

III. Ferner wird verordnet, dass, falls irgend ein solcher Verlust oder Schaden aus mehr als einem gesonderten und getrennten Unfalle, Handlung, Nachlässigkeit oder Fehler oder bei mehr als einer Gelegenheit im Verlaufe oder Fortschritte der Reise oder nach Beendigung einer und vor Beginn einer anderen Reise entsteht oder sich ereignet, all' und jeder solcher Verlust und Schaden in Gemässheit der Bestimmungen dieses Gesetzes in der gleichen Weise und in demselben Umfange bezahlt, ersetzt und befriedigt werden soll, wie wenn kein anderer Verlust oder Schaden während derselben Reise oder nach Beendigung einer und vor Beginn einer anderen Reise entstanden wäre oder sich ereignet hätte.

IV. Voraussetzung ist allemal und es wird ferner verordnet, dass der Inhalt dieses Gesetzes keinenfalls die Haftung verringern oder aufheben soll, zu welcher ein Schiffer oder Schiffsmann des Schiffes oder Fahrzeuges gegenwärtig gesetzlich verbunden ist, wenngleich dieser Schiffer oder Schiffsmann ein Eigenthümer oder Miteigenthümer seines Schiffes oder Fahrzeuges sein mag.

V. Auch ist Voraussetzung und wird ferner verordnet, dass der Inhalt dieses Gesetzes keinenfalls dahin ausgedehnt oder so erklärt werden soll, als wenn er sich erstreckte auf den oder die Eigenthümer eines Leichters, Prahms, Bootes oder Fahrzeuges, einerlei von welcher Tragfähigkeit und von welchem Charakter, welches ausschliesslich auf Flüssen oder in der Binnenschifffahrt verwendet wird, oder auf ein Schiff oder Fahrzeug, welches nicht ordnungsmässig nach dem Gesetze registrirt worden ist.

VI. Auch ist Voraussetzung und wird ferner verordnet, dass der Inhalt dieses Gesetzes nicht dahin ausgedehnt werden soll, als ob er irgend einen Anspruch oder eine Klage abschnitte, welche bei irgend einem zuständigen Gerichtshofe seitens irgendwelcher Person oder Personen, die einen Verlust oder Schaden nach Zweck und Sinn dieses Gesetzes erlitten haben, gegen einen Eigenthümer oder Miteigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges eingebracht, angestellt oder verfolgt ist, einerlei, ob eine andere Person oder Personen einen Verlust oder Schaden durch denselben Unfall, Handlung, Nachlässigkeit oder Fehler oder bei derselben Gelegenheit erlitten hat oder haben;

dass vielmehr alle solche Ansprüche und Klagen in solcher Weise eingebracht, angestellt oder verfolgt werden dürfen, wie sie eingebracht, angestellt oder verfolgt worden wären, wenn dieses Gesetz nicht erlassen wäre;

dass sie jedoch all' den Verfügungen unterliegen sollen, welche ein Gericht behufs Einschränkung des Verfahrens aus solchem Anspruch oder solcher Klage unter besonderen Umständen gemäss den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit zu machen für passend befindet.

VII. Und es wird ferner verordnet, dass,

wenn verschiedene Personen einen Verlust oder Schaden in oder an ihren Gütern, Waaren, Kaufmannsgütern, Schiffen oder sonstwie auf eine der Weisen erleiden, für welche die Haftung eines Eigenthümers oder der Eigenthümer durch dieses Gesetz, wie obgemeldet, beschränkt ist, und wenn der Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör und der, wie angeführt, abgeschätzte Betrag der Fracht nicht genügend ist, um all' und jeder Person und Personen, die solchen Verlust und Schaden erlitten haben, vollen Ersatz zu leisten,

es das Recht der zum Ersatze solchen Verlustes oder Schadens verbundenen Person oder Personen oder einer oder mehrerer von ihnen sein soll, für sich oder sie und den oder die anderen Eigenthümer jenes Schiffes oder Fahrzeuges bei jedem zuständigeu Billigkeitsgerichtshofe einen Antrag gegen alle diejenigen Personen, welche einen solchen Anspruch oder Ansprüche, Klage oder Klagen (wie obgemeldet) eingebracht haben, und gegen alle anderen Personen, welche den Anspruch erheben, zu einer Entschädigung für einen Verlust oder Schaden berechtigt zu sein, der durch denselben getrennten und gesonderten Unfall, Handlung Nachlässigkeit oder Fehler oder bei derselben Gelegenheit entstanden oder eingetreten ist, einzureichen behufs Feststellung des Betrages des Werthes von Schiff oder Fahrzeug, Zubehör und Fracht und behufs proportioneller Bezahlung und Vertheilung dieses Betrages unter die verschiedenen, eine Entschädigung, wie obgemeldet, beanspruchenden Personen nach Verhältniss des Betrages der verschiedenen von diesen dergestalt solche Entschädigung, wie obgemeldet, beanspruchenden Personen erlittenen Verluste oder Schäden nach Maassgabe der Billigkeitsregeln und nach Erfordern der Sachlage.

Dabei ist allemal Voraussetzung, dass der oder die Kläger in diesem Antrage ihrem Antrage eine eidliche Versicherung des Inhalts beifügen, dass er oder sie weder direkt noch indirekt mit einem der Beklagten oder mit einem anderen Eigenthümer oder Eigenthümern jenes Schiffes oder Fahrzeuges oder mit einer anderen Person oder Personen im geheimen Einverständniss handeln, dass vielmehr jener Antrag lediglich zum Zweck des Rechts und behufs Erlangung der Wohlthat der Bestimmungen dieses Gesetzes vorgelegt ist, und dass die verschiedenen als Beklagte in dem genannten Antrage aufgeführten Personen nach bestem Wissen und Ueberzeugung der jene eidliche Versicherung ablegenden Person oder Personen die sämmtlichen einen Anspruch auf Entschädigung für den durch denselben Unfall, Handlung, Nachlässigkeit oder Fehler oder bei derselben Gelegenheit erlittenen Verlust oder Schaden erhebenden Personen sind; und dass alle diese Beklagten jene Entschädigung verlangen und nach Verhältniss des Werthes jenes Schiffes oder Fahrzeuges, des Zubehörs und der Fracht berechtigt zu sein behaupten; und dass keine anderen Personen den Anspruch erheben, auf einen Antheil an jenen Werthen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes berechtigt zu sein, und dass der Betrag des Werthes jenes Schiffes oder Fahrzeuges, des Zubehörs und der Fracht eine in der eidlichen

Versicherung zu spezifizirende Summe nicht übersteigt, und dass die verschiedenen, von den Beklagten im Antrage erhobenen Ansprüche den Betrag des Werthes jenes Schiffes oder Fahrzeuges, des Zubehörs und der Fracht übersteigen;

und der oder die Kläger im Antrage sollen bei Vorlegung des Antrages beim Gericht einen Beschluss beantragen und erlangen, der ihnen das Recht giebt, beim Gericht den Betrag des Werthes dieses Schiffes oder Fahrzeuges, des Zubehörs und der Fracht, wie er durch die eidliche Erklärung festgestellt ist, einzuzahlen, und sie sollen diesen Betrag bei Gericht nach Maassgabe jenes Beschlusses zahlen und kein oder keine im Antrage Beklagter oder Beklagten sollen gezwungen werden können, eine Vertheidigungsschrift (Einrede) hiergegen einzulegen (Widerspruch zu erheben), bevor dieser Werth bei Gericht, wie gesagt, eingezahlt ist, ausser wenn das Gericht aus einem besonderen Grunde es für angemessen erachtet, Sicherheitsleistung in der dem genannten Gericht angemessen erscheinenden Weise für die Zahlung anzuordnen, sei es an Stelle der Zahlung bei Gericht (wie obgenannt) oder bis das Gericht einen gegentheiligen Beschluss fasst;

und wenn dieses Geld nicht bei Gericht, wie gesagt, eingezahlt ist oder das genannte Gericht, jene Sicherheitsleistung, wie gesagt, nicht anordnet und jene Sicherheit gemäss jener Anordnung binnen Monatsfrist nach Vorlegung des Antrages nicht geleistet ist, so soll jener Antrag sofort nach Ablauf des Monats ohne einen diesbezüglichen Vorschlag als abgewiesen gelten; und das Gericht soll darauf die Zahlung der Kosten des genannten Anspruches an alle Beklagten, welche auf jenen Antrag erschienen, anordnen;

und falls jene Sicherheit, wie gesagt, geleistet und die Zahlung jenes Werthes bei Gericht später angeordnet wird und derselbe nicht solchergestalt innerhalb der vom Gericht zu begrenzenden Frist eingezahlt worden ist, so soll jener Antrag gleichfalls als abgewiesen gelten, ohne dass es zu diesem Zwecke eines Vorschlages bedarf, und das genannte Gericht soll ebenfalls Zahlung der Kosten an die Beklagten, wie obgesagt, anordnen;

und falls ein solcher Antrag zu irgend einer Zeit abgewiesen ist, nachdem jener Werth beim Gericht eingezahlt ist oder jene Sicherheit, wie gesagt, geleistet ist, so soll das Gericht die Zahlung des solchergestalt bei Gericht etwa eingezahlten Geldes an die verschiedenen Anspruchserheber, Beklagten in jenem Antrage, welche dem Gericht zu Antheilen daran berechtigt erscheinen, in der dem Gericht gerecht erscheinenden Weise anweisen und soll anordnen, dass eine so wie obgenannt zu leistende Sicherheit in Anspruch genommen und das daraufhin erlangbare Geld beim Gericht eingezahlt und in gleicher Weise vertheilt werden soll;

und diese Zahlungen sollen ohne Nachtheil für eine Klage oder einen Anspruch sein, welcher von einer anderen Person oder Personen, die nicht Partei oder Parteien in jenem Antrage sind, wegen eines solchen Verlustes oder Schadens, wie obgemeldet, erhoben oder angestellt werden, obgleich dieser Verlust oder Schaden durch denselben Unfall, dieselbe Handlung, Nachlässigkeit oder Fehler oder bei derselben Gelegenheit entstanden oder eingetreten ist wie die Verluste oder Schäden, wegen deren von den Parteien als Beklagten in jenem Antrage Ersatz verlangt wird;

und alle diese Zahlungen, die auf Anordnung des genannten Gerichts geschehen, sollen ohne Nachtheil für die Wiedererlangung der Kosten bei jedweder Klage oder

jedem Anspruch erfolgen, welche von einem jener Beklagten oder den Beklagten angebracht sind, ausser wenn wegen dieser Kosten seitens des genannten Gerichts anderweitig Sorge getroffen ist.

VIII. Vorausgesetzt wird allemal und ferner verordnet, dass, wenn das Gericht, bei welchem ein solcher Antrag, wie gesagt, eingebracht wird, erkennt, dass das bei Gericht eingezahlte Geld oder das Geld, für welches jene Sicherheit, wie gesagt, geleistet werden soll, nicht der richtige Betrag des Werthes jenes Schiffes oder Fahrzeuges, Zubehörs und der Fracht ist, das genannte Gericht die Zahlung der weiteren Geldsumme bei Gericht oder die Leistung der weiteren Sicherheit anordnen soll, welche dem genannten Gericht angemessen erscheint;

und das genannte Gericht soll gleichfalls jederzeit, wenn das genannte Gericht es für passend hält, diejenige Sicherheitsleistung für die Kosten jenes Anspruches anordnen, welche dem genannten Gerichte nothwendig und gerecht erscheinen;

und wenn diese weitere Geldsumme nicht eingezahlt wird oder die weitere oder andere Sicherheit nicht, wie gesagt, binnen der von dem genannten Gericht zu diesem Zweck zu begrenzenden Frist geleistet wird: so soll jener Antrag ohne einen desfallsigen Vorschlag als abgewiesen gelten;

und das genannte Gericht soll daraufhin die Zahlung der Kosten jenes Prozesses an die verschiedenen Beklagten seitens der Kläger anordnen und die geeigneten Anweisungen für die Verwendung des bei Gericht eingezahlten oder des wegen einer im Prozess geleisteten Sicherheit zahlbaren Geldes geben, um die Forderungen der verschiedenen Beklagten in diesem Prozess zu befriedigen, wie es dem Gericht gerecht erscheint.

IX. Ferner wird verordnet, dass, wenn, nachdem ein solcher Prozess angestellt ist, derselbe ganz oder theilweise niedergeschlagen (umgestossen) oder unvollständig wird und derselbe nicht binnen der zu dem Ende gerichtsseitig gesetzten Frist erneuert oder vervollständigt ist, dieser Prozess und alle Verhandlungen in demselben ohne dieserhalb gestellten Antrag als abgewiesen gelten sollen und das genannte Gericht die Zahlung der Kosten dieses Prozesses an die Prozessbeklagten oder die Vertreter der etwa zur Zeit Verstorbenen anordnen soll; und wenn der oder die Kläger in diesem Prozess oder einzelne derselben zur Zeit verstorben sind, so sollen die nicht anderweitig bezahlten Kosten Nachlassschulden des oder der verstorbenen Kläger sein und als Schulden aus einfachem (mündlichem, nicht besiegeltem) Kontrakt eingeklagt (eingetrieben) werden können.

X. Ferner wird verordnet, dass das Gericht, bei welchem ein solcher Antrag, wie gesagt, eingebracht wird, hiermit befugt und ermächtigt sein soll und ist, alle die Maassregeln zu ergreifen, welche dem Gerichte zur Ermittelung des Werthes des Schiffes oder Fahrzeuges, Zubehör und der Fracht, des Betrages der von den verschiedenen Beklagten (im Antrag) eingeklagten Verluste oder Schäden angemessen erscheinen, und all das zu thun und zu verfügen, was um des Rechtes willen in jenem Prozesse und wegen Zahlung und Vertheilung des Werthes von Schiff oder Fahrzeug, Zubehör und Fracht unter die verschiedenen hierzu berechtigten Personen nothwendig ist, und überhaupt hierbei zu verfahren, wie es recht und billig zu sein scheint;

und die Kosten aller dieser Verhandlungen sollen von dem oder den Klägern

des Antrages (Prozesses) bezahlt werden, wofern nicht das Gericht eine anderweite Anordnung für angemessen hält.

XI. Ferner wird verordnet, dass alle von dem oder den Klägern in jenem Antrag vor einem Billigkeitsgerichte, wie gesagt, zu bezahlenden Kosten wie zwischen Sachwalter und Klienten geschätzt und festgestellt werden sollen, falls das Gericht dies anzuordnen für gut befindet.

XII. Auch wird vorausgesetzt und ferner verordnet, dass, wenn ein solcher Antrag eingebracht wird, um später wegen eines der vorhin bemerkten Mängel (Fehler) des oder der Kläger (im Antrage) oder kraft Anordnung des besagten Gerichtes zu diesem Zwecke abgewiesen wird, kein neuer Antrag von dem- oder denselben Klägern, oder seinem und ihren Vertretern, oder von einem andern Miteigenthümer oder anderen Miteigenthümern jenes Schiffes oder Fahrzeuges eingebracht werden soll,

ausser wenn das Gericht, bei dem jener Antrag eingebracht ist, verfügt, dass jene Abweisung die Einbringung eines neuen Antrages nicht hindern soll, sei es absolut nicht oder unter gewissen Bedingungen nicht, wie es dem Gericht recht und billig erscheint.

XIII. Ferner wird verordnet, dass, wenn bei einem solchen Billigkeitsgerichte, wie gesagt, irgend eine Geldsumme mit Bezug auf den Werth eines solchen Schiffes oder Fahrzeuges, Zubehörs oder Fracht eingezahlt ist, alle daraus gezogenen Zinsen und Gewinne, während jenes Geld bei Gericht lagert, als denjenigen Parteien in jenem Prozesse, die zum Geldkapital oder zu Antheilen desselben berechtigt erscheinen, gehörig angesehen werden sollen, und demgemäss getheilt und vertheilt werden sollen;

und wenn für jenen Werth oder einen Theil desselben Sicherheit geleistet ist, so soll dieselbe Zinsen tragen, und diese Zinsen sollen in gleicher Weise verwendet werden.

XIV. Ferner wird verordnet, dass, wenn ein solcher Antrag, wie obgedacht, von einem Miteigenthümer oder Miteigenthümern eines Schiffes oder Fahrzeuges für sich und die anderen Miteigenthümer eingebracht ist, dieser Antrag jene anderen Miteigenthümer und deren Vertreter sämmtlich in derselben Weise binden soll, wie sie gebunden sein würden, wenn sie Kläger in jenem Antrage wären;

und wenn nach Einbringung eines solchen Antrages einer der Kläger oder anderen Miteigenthümer stirbt, so soll das auf ein Unrecht oder Vergehen gegründete Klagerecht gegen jene derart verstorbene Miteigenthümer hierdurch nicht verloren sein, sondern es soll das Recht fortbestehen, gegen die betreffenden Vertreter des solchergestalt verstorbenen Miteigenthümers in derselben Weise vorzugehen, wie es geschehen wäre, wenn jenes Klagerecht auf Vertrag gegründet gewesen wäre.

XV. Ferner wird verordnet, dass, wenn ein Prozess wegen eines solchen Verlustes oder Schadens, wie obgesagt, bei einem im Sinne dieses Gesetzes als Billigkeitsgericht zu verfahren befugten Gerichte angestellt ist oder schwebt (anhängig ist), dieses Gericht hierdurch befugt und ermächtigt wird und ist, in jenem Prozesse, für seine Zwecke, in derselben Weise und nach denselben Regeln und mit denselben Befugnissen zu verfahren, wie sie den Billigkeitsgerichten gegeben sind, soweit sie auf die Art jenes Gerichtes anwendbar sind;

und jenes Gericht soll alle jene Mittel anwenden, welche ein Billigkeitsgericht kraft dieses Gesetzes zu Zwecken dieses Gesetzes in Anwendung zu bringen befugt ist.

XVI. Ferner wird verordnet, dass all und jede Geldsumme und -Summen, welche für oder wegen oder um eines Verlustes oder Schadens willen bezahlt sind, bezüglich welcher die Haftung der Eigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges durch dieses Gesetz oder die besagten Gesetze oder eines derselben beschränkt ist, oder irgend welche diesbezüglich erwachsene Kosten unter den Miteigenthümern jenes Schiffes oder Fahrzeuges in eben derselben Weise in Rechnung gestellt (angerechnet) werden sollen, wie das zu ihrem Nutzen verausgabte Geld.

XVII. Ferner wird verordnet, dass dieses Gesetz als öffentliches Gesetz angesehen und behandelt werden soll, und dass gerichtsseitig von ihm als solchem Kenntniss genommen werden soll seitens aller Richter, Rechtsbeamten und sonstigen Personen, ohne dass es eines besonderen Hinweises (Antrages, Berufung darauf) bedarf.

XIV. Nord-Amerika.

60. Gesetze von Massachusetts, genehmigt vom Gouverneur am 20. Februar 1819.

Kapitel 122.

Gesetz zur Ermuthigung von Handel und Schifffahrt innerhalb dieses Gemeinwesens.

Weil es von der grössten Wichtigkeit für dieses Gemeinwesen und die Vereinigten Staaten ist, das Wachsthum der Zahl der Schiffe und Fahrzeuge zu fördern, und jegliche Entmuthigung der Kaufleute und Anderer, hieran interessirt und betheiligt zu sein, zu verhüten;

und weil gerichtlich entschieden ist, dass die Eigenthümer von Schiffen oder Fahrzeugen für die an Bord derselben verschifften Güter, Waaren und Kaufmannsgüter haften, obgleich die besagten Güter, Waaren und Kaufmannsgüter von den Schiffern oder Mannschaften der besagten Schiffe und Fahrzeuge ohne Kenntniss oder Mitwissen des oder der Eigenthümer veruntreut, verloren oder zerstört sind, so dass in Folge dessen Kaufleute und Andere entmuthigt werden könnten, ihr Vermögen als Rheder von Schiffen oder Fahrzeugen zu riskiren (anzulegen), was nothwendiger Weise zum Nachtheil von Handel und Schifffahrt dieses Gemeinwesens gereichen würde: so wird

sect. 1.

von dem in gemeinsamer Sitzung versammelten Senate und Repräsentantenhause und im Auftrage derselben verordnet:

dass seit und nach Erlass dieses Gesetzes keine Person oder Personen, welche Allein- oder Miteigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges sind oder sein werden, verpflichtet oder verbunden sein sollen, einer Person oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden wegen Veruntreuung, Versteckens oder Beiseiteschaffens seitens des Schiffers oder der Mannschaften oder eines derselben von irgendwelchen Gütern, Waaren oder Kaufmannsgütern oder irgend einer Habe, welche an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommen oder

geladen sind, oder für eine Handlung, Angelegenheit oder Sache, einen Schaden oder eine Geldbusse (Verwirkung), welche vom besagten Schiffer oder den Mannschaften oder einem derselben ohne Mitwissen oder Kenntniss des oder der Rheder begangen, veranlasst oder auf sich geladen sind, über den Werth des Interesses, das der oder die Rheder (Eigenthümer) zur Zeit jener Verschiffung an dem Schiffe oder Fahrzeuge nebst allem Zubehör haben oder hatten, hinaus und über den vollen Betrag ihres Interesses an der für die und während der Reise, auf welcher jene Veruntreuung, jenes Verstecken oder Beiseiteschaffen, wie gesagt, oder sonstiger Unterschleif des Schiffers oder der Mannschaft geschehen, begangen oder gethan ist, geschuldeten oder zu verdienenden Fracht hinaus Rechenschaft oder Ersatz zu geben, und zwar ungeachtet eines widersprechenden Gesetzes, Gebrauches oder Herkommens.

sect. 2.

Ferner wird verordnet, dass, wenn verschiedene Befrachter oder Eigenthümer von irgendwelchen Gütern, Waaren und Kaufmannsgütern oder irgend einer Habe einen Verlust oder Schaden auf eine der vorgenannten Weisen auf derselben Reise erleiden, und der Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör, und der Betrag der geschuldeten oder während der Reise zu verdienenden Fracht nicht genügend ist, um all und jedem von ihnen Ersatz zu leisten,

dann diese Befrachter oder Eigenthümer ihre Befriedigung aus jenen Werthen theilweise nach Verhältniss ihrer Verluste und Schäden erhalten sollen.

In jedem derartigen Falle soll es das Recht jener Befrachter oder Eigenthümer oder eines von ihnen sein, für sich selbst und in Vertretung aller jener anderen Befrachter oder Eigenthümer, sowie das Recht der Eigenthümer des Schiffes oder Fahrzeuges sein, für sich selbst und in Vertretung aller anderen Mitrheder des Schiffes oder Fahrzeuges beim höchsten Gerichtshofe einen Antrag einzureichen behufs Feststellung des Gesammtbetrages jener Verluste und Schäden, sowie des Werthes von Schiff oder Fahrzeug, Zubehör und Fracht, und behufs gleichmässiger Vertheilung und Bezahlung aus jenen Werthen unter jene Befrachter und Eigenthümer nach Verhältniss ihrer Verluste und Schäden in Gemässheit der Billigkeitsregeln.

Der genannte höchste Gerichtshof wird hierdurch mit der Vollmacht und Gewalt bekleidet, in solchen Fällen in derselben Weise thätig zu werden, Gehör zu geben (Verhöre anzustellen), zu verfügen und zu entscheiden, wie Billigkeitsgerichtshöfe zu thun befugt sein würden.

Voraussetzung ist, dass keinerlei Inhalt dieses Gesetzes so ausgelegt werden darf, als ob er auf irgendwelche Befrachtungsverträge oder auf irgendwelche Verschiffung von Gütern, Waaren und Kaufmannsgütern oder sonstiger Habe auf einem Schiffe oder Fahrzeuge, dessen Reise vor Erlass dieses Gesetzes etwa begonnen hat, Anwendung fände oder Einfluss ausübte.

Ferner ist Voraussetzung, dass dieses Gesetz nicht dahin ausdehnend erklärt werden soll, als ob es irgend ein Rechtsmittel, welches eine Person oder irgendwelche Personen gegen alle, jeden oder irgend einen Schiffer oder Mannschaft eines solchen Schiffes oder Fahrzeuges wegen oder bezüglich einer Veruntreuung, eines

Versteckens oder Beiseiteschaffens von Gütern, Waaren oder Kaufmannsgütern oder sonstiger Habe, welche an Bord des Schiffes oder Fahrzeuges verschifft oder geladen sind, oder auf Grund eines Betruges, Missbrauchs oder Unterschleifs von und abseiten der Schiffer oder Mannschaften jetzt hat resp. haben oder künftig haben werden, in Zweifel zöge, verringere oder aufhebe, vielmehr soll jenes Rechtsmittel in derselben Weise und in demselben Umfange bei Bestand bleiben, wie wenn dieses Gesetz nicht erlassen worden wäre.

sect. 3.

Ferner wird verordnet, dass der Miether (Unterverfrachter) eines Schiffes (falls er das Schiff auf eigene Kosten fahren lässt) als Eigenthümer (Rheder) im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden soll;

und dass, falls ein Verlust oder Schaden eine Person oder Personen in Folge eines der in sect. 1 dieses Gesetzes erwähnten Gründe (im Uebrigen wie sect. 10 des Gesetzes von Maine).

61. Gesetz von Maine, genehmigt 27. Februar 1821.

Kapitel 14.

Gesetz, betreffend die absichtliche Zerstörung und Wegsetzung von Schiffen und Ladungen, die Bewachung schiffbrüchiger Güter und Handel und Schifffahrt.

sect. 8.

Ferner wird verordnet:

dass keine Person oder Personen, welcher oder welche Theil- oder Alleineigenthümer eines Schiffes oder Fahrzeuges ist, sind oder sein werden, verbunden oder verpflichtet sein sollen, einer Person oder mehreren Personen für irgend einen Verlust oder Schaden wegen einer Veruntreuung, eines Versteckens oder Beiseiteschaffens seitens des Schiffers oder der Mannschaft oder eines derselben von irgendwelchen Gütern, Waaren oder Kaufmannsgütern oder irgend eines Gegenstandes, welche an Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges verschifft, eingenommeu oder verladen sind, oder für eine Handlung, Angelegenheit oder Sache, Schaden oder Verwirkung, welche vom besagten Schiffer oder der Mannschaft oder von einem derselben ohne Mitwissen oder Kenntniss des oder der Rheder veranlasst oder auf sich geladen ist, über den Werth des Interesses hinaus, welches der oder die Eigenthümer (Rheder) zur Zeit der Verschiffung an dem Schiff oder Fahrzeug nebst allem Zubehör haben oder hatten, und über den vollen Betrag des Interesses an der für die und während der Reise, auf welcher jene Veruntreuung, jenes Verstecken oder Beiseiteschaffen, wie gesagt, oder jener Unterschleif des Schiffers oder der Mannschaft geschehen, begangen oder gethan ist, geschuldeten oder zu verdienenden Fracht hinaus Rechenschaft oder Ersatz zu geben, ungeachtet irgend eines widersprechenden Gesetzes, Gebrauches oder Herkommens.

sect. 9.

Ferner wird verordnet, dass, wenn verschiedene Befrachter oder Eigenthümer von Gütern, Waaren oder Kaufmannsgütern oder irgend eines Gegenstandes

Verlust oder Schaden auf eine der vorgenannten Weisen auf derselben Reise erleiden und der Werth des Schiffes oder Fahrzeuges nebst allem Zubehör und der Betrag der geschuldeten oder während der Reise zu verdienenden Fracht nicht genügend ist, um einem jeden Einzelnen von ihnen vollen Ersatz zu leisten,

dann diese Befrachter oder Eigenthümer ihre Befriedigung aus jenen Werthen theilweise nach Verhältniss ihrer Verluste und Schäden erhalten sollen.

In jedem derartigen Falle soll es das Recht jener Befrachter oder Eigenthümer oder eines von ihnen sein, für sich selbst und für alle anderen Befrachter und Eigenthümer, sowie das Recht der Eigenthümer des Schiffes oder Fahrzeuges sein, für sich selbst und für alle anderen Miteigenthümer des Schiffes oder Fahrzeuges bei dem höchsten Gerichtshofe einen Antrag einzureichen behufs Ermittelung des Gesammtbetrages der Verluste und Schäden, sowie des Werthes von Schiff oder Fahrzeug, Zubehör und Fracht, und behufs gleichmässiger Vertheilung und Bezahlung aus jenen Werthen unter die Befrachter und Eigenthümer nach Verhältniss ihrer Verluste und Schäden in Gemässheit der Billigkeitsregeln.

Der genannte höchste Gerichtshof wird hierdurch mit der Vollmacht und Gewalt bekleidet, in solchen Fällen in derselben Weise thätig zu werden, Gehör zu geben, zu verfügen und zu entscheiden, wie Billigkeitsgerichte zu thun befugt sein würden.

sect. 10.

Ferner wird verordnet, dass der Miether (Unterverfrachter) eines Schiffes (falls er das Schiff auf eigene Kosten fahren lässt) als Eigenthümer (Rheder) im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden soll;

und dass, falls ein Verlust oder Schaden eine Person oder Personen in Folge eines der in sect. 8 dieses Gesetzes erwähnten Gründe oder Umstände trifft und dieser Verlust oder Schaden aus der Fracht oder dem Verkaufserlöse des Schiffes oder aus beiden in der vorstehend vorausgesetzten Weise ersetzt wird, dann der oder die Eigenthümer des oder der Schiffe das Recht haben sollen, den Werth des oder der Schiffe von der Person oder den Personen vergütet zu erhalten, denen das Schiff oder die Schiffe, wie obgesagt, vermiethet sind.

§ 103.

II. Die Darstellung.

Ausgangspunkt und Grundlage einer vergleichenden rechtsgeschichtlichen Darstellung der privatrechtlichen Haftung aus Schiffskollisionen bildet das römische Recht. Es giebt kein Recht der Welt, welches die formalen Denkgesetze in so hohem Maasse mit den Anschauungen des praktischen Lebens in Einklang zu setzen, mit solcher Vollkommenheit aus dem Rechtsstoffe die Rechtsidee zu entwickeln verstanden hat, wie das römische Recht.

A.

Im römischen Rechte bildete der Schaden aus Schiffskollision unter gegebenen Voraussetzungen einen Spezialfall des damnum injuria datum, fiel also unter die Rechtssätze der lex Aquilia. Die den Schaden verursachende Handlung war in

diesem Falle ein Delikt. Denn Delikt ist Handeln gegen die norma agendi (Rechtssatz), Kontraktsverletzung dagegen Handeln gegen die facultas agendi (Parteiwillen). Als Delikt erschien dem Römer aber hier nur die Handlung, d. h. die sinnlich wahrnehmbare Willensäusserung, welche eine Veränderung im rechtlichen Bestande der Dinge bewirkte, nicht die Unterlassung (der Mangel einer Handlung, d. h. die Willensäusserung, welche jene Veränderung nicht verhinderte).

Nur eine widerrechtliche Handlung war Delikt. Die Widerrechtlichkeit zeigte sich in 4 Momenten.

1. Im Mangel eines eigenen Rechtes des Thäters oder einer Erlaubniss des Verletzten oder eines Falles eigener Noth des Thäters,
2. in der Verminderung eines fremden Besitz- oder Rechtsstandes, sei es durch Vernichtung oder Verletzung oder Verhinderung des Entstehens fremden Besitzes oder fremden Rechtes (Personenstands- oder Eigenthums- oder sonstigen Sachen- oder Forderungsrechtes) oder durch Vermehrung oder Erschwerung oder Verhinderung des Erlöschens fremder Verbindlichkeit,
3. in der Voraussehbarkeit dieses Erfolges der That,
4. im Mangel der Absicht fremden Interessenschutzes.

Demnach liegt kein Delikt, weil keine Widerrechtlichkeit, vor:

1. in der Ausübung eines eigenen Rechtes des Thäters (qui jure suo utitur, neminem laedit),
2. bei Einwilligung des Verletzten (volenti non fit injuria),
3. im Falle der Nothwehr, d. h. der vertheidigungsweisen Selbsthülfe (vim vi repellere licet),
4. in der erfolglosen oder gar zum Nachtheil ausgeschlagenen absichtlichen Besorgung fremder Interessen (negotia gerere),
5. im Falle des Mangels des Causalnexus von That und Erfolg,
6. in der Nichtabwendung eines drohenden Schadens von einem fremden Vermögen (non facere).

Nicht jede widerrechtliche Handlung war ein Delikt. Im Nothstande (Fall der angriffsweisen Selbsthülfe) handelt der Thäter ohne Recht, aber nicht ohne Entschuldigung. Denn er kann sich nicht anders helfen. Folglich ist seine Ersatzpflicht wegen Schadenszufügung ex lege und nicht ex delicto.

Der Verletzte erhält seinen Rechtsanspruch aus dem Delikt lediglich durch Rechtssatz, da des Delinquenten Wille nicht auf Herstellung eines fremden Rechtes gegen sich selbst gerichtet ist. Der Verletzte erhält seinen Ersatzanspruch aus Delikten ohne seine Thätigkeit und ohne die Thätigkeit einer anderen zu seinen Gunsten handelnden Person.

Die wichtigste Rechtsfolge eines Schadens aus Delikt ist eben die Ersatzpflicht. Aber nicht für jeden Schaden aus Delikt besteht eine Ersatzpflicht. Sie besteht nicht, wenn und soweit der vom Thäter gesetzte Causalnexus zwischen That und Erfolg durch den Zwischentritt einer neuen selbstständigen Schadensursache unterbrochen ist. Dies besagt der Satz: causa proxima, non remota spectatur.

Selbstständig in diesem Sinne ist nicht nur das ungewollte, unvorhersehbare Elementarereigniss, sondern auch der unabhängige Wille fremder Personen.

Eine Ersatzpflicht besteht nicht, wo mit dem Delikte eine **gleichartige** That des Verletzten konkurrirt. Niemand hat das Recht, den schädlichen Erfolg der eigenen That einem Anderen ins Schuldkonto zu schreiben. D. 50, 17. L. 134. Denn es fehlt hier die ausschliessliche Causalität der fremden That.

Der Rechtsschutz gegen Schäden durch Schiffskollisionen war im römischen Rechte verschieden nach der Art der geschädigten Vermögensbestandtheile und nach der Art der schadenstiftenden Handlung.

I. Die lex Aquilia brachte dem Besitz, dem Eigenthum und den Rechten an fremder Sache, also denjenigen Vermögensbestandtheilen, welche die Sachgüterwelt zum Gegenstande haben, sowie den auf körperlicher Integrität beruhenden Personenstandsrechten zivilrechtlichen Schutz.

Voraussetzungen, Umfang und Wirkung dieses Rechtsschutzes sind, wie folgt:

1. Es muss eine Beschädigung (damnum) einer fremden Sache (Körper, corpori) von Geldwerth vorliegen.

Ausgeschlossen sind also vom aquilischen Rechtsschutz alle Vermögensbeschädigungen, welche nicht als **Sach**beschädigungen sich darstellen, ferner alle Beschädigungen werthloser Sachen, weiter alle Substanzverbesserungen, endlich alle Umgestaltungen der Sache ohne Beschädigung der Sache selbst (z. B. culpose Spezifikation).

Ein Damnum liegt sowohl in der Verletzung der Substanz der Sache als der Dispositionsfreiheit über die Sache (z. B. Besitzentziehung, schwer trennbare Verbindung mit anderen Sachen etc.).

Anspruchsberechtigt ist nur der Besitzer der Sache und der Eigenthümer und der sonstige dinglich Berechtigte. Sein Recht kann ein gegenwärtiges oder ein künftiges sein. Letzteres ist aquilisch geschützt, wenn seine Entstehung nicht lediglich durch eine fremde Leistungspflicht bedingt ist.

Dies ist z. B. der Grund des Schutzes des Pächters in D. 9, 2. L. 27 § 14. (Vgl. D. 19, 5. L. 16. und D. 47, 2. L. 61 § 8.) Zur Erklärung dienen folgende Sätze. Der Pachtfruchterwerb besteht aus Perception und voluntas domini und ist Eigenthumserwerb.

Die Perception besteht aus Separation und Apprehension.

Die Apprehension besteht aus animus und corpus.

Die Separation schafft eine nova res. Denn so lange die Frucht im Boden wurzelt, ist sie pars soli (fundi).

Das Recht des Pächters an dem percipirten fructus (nova res) ist Eigenthum.

Diese nova res ist vor der Ernte (separatio) eine res futura.

Also ist auch das Recht des Pächters vor der Separation nur ein künftiges dingliches Recht.

Aus dieser Künftigkeit des Eigenthumserwerbes der Frucht folgt seine Kautionspflicht (amplius non agi d. h. dominum fundi non acturum) als Kläger ex lege Aquilia.

Das Recht des Pächters ist ein persönliches quoad fundum, es ist ein dingliches quoad fructus (als nova res).

Sein aquilischer Anspruch stützt sich daher nicht auf die Bodenverschlechterung in Folge des Einsäens von Unkraut in die Fruchtsaat, sondern auf die hierdurch

bewirkte Saatvernichtung resp. -Verschlechterung. Die Frucht aber ist sein Eigenthum, weil sie entsteht durch seine eigene That (cura et cultura) **und** weil die Trennung vom Boden mit Konsens des Bodeneigenthümers (voluntas domini) ebenfalls durch oder für den Pächter erfolgt. Die Leistung des dominus an den Pächter besteht im uti frui praestare in der Form des uti frui licere.

2. Es muss eine Schuld (culpa) des Thäters und zwar ausserhalb eines etwa bestehenden Vertragsverhältnisses vorliegen.

Diese aussercontractliche Schuld heisst injuria.

Die lex Aquilia trifft also nicht die etwaige spezifische Vertragsschuld (omissio diligentiae) und ebensowenig die Selbstvertheidigung (Nothstand und Nothwehr); denn diese ist sine injuria (wiewohl nicht sine culpa im Sinne einer obligatio ex lege).

Die injuria umfasst sowohl das subjektive Moment der Zurechenbarkeit (Verschulden) als das objektive der Widerrechtlichkeit (Nichtberechtigung zum Handeln).

3. Die Schuld muss als positive Thätigkeit (facere) in die Erscheinung treten. Unberührt von der lex Aquilia bleibt die blosse Unterlassung (non facere). Dem widerspricht nur scheinbar, nicht wirklich:

a) die Haftung ex dolo auch für Unterlassung in Delikten.
Denn der Dolus verpflichtet absolut und macht nicht lediglich aquilisch haftbar.

b) das Dulden (Nichthindern) der Handlung eines als Werkzeug benutzten abhängigen Menschen. Denn hier erscheint derjenige als physischer Thäter, welcher das jus imperandi hat.

c) die Haftung für ein Thun, das erst in Verbindung mit einem nachfolgenden Lassen einen Schaden erzeugt. Denn hier ist die fragliche Thätigkeit nur der Anfang einer aus einer Summe von Handlungen bestehenden Gesammtthätigkeit. Und die unbeendete (die Schadensabwendung nicht bewirkende) Thätigkeit ist hier die schuldvolle Thätigkeit.

4. Die positive Thätigkeit muss sich in einer unmittelbaren oder mittelbaren körperlichen Einwirkung (corpore) auf die Sache darstellen.

Die mittelbare Einwirkung erfolgt durch ein Medium (Sache, abhängige Person, nothwendiges Naturereigniss), welches die direkte körperliche Einwirkung ersetzt.

Demnach scheiden aus die Anstiftung ohne Befehlsrecht (sie macht als Wort im Gegensatz zur That haftbar ex dolo) und jede nicht körperliche Ursache einer Sachbeschädigung (z. B. falsche ärztliche Diagnose). Hier schützt die Haftung aus dolus und aus Vertrag und in Spezialfällen ex lege.

5. Es muss ein besonderer durch die Thätigkeit vermittelter Kausalnexus (der aquilische Kausalnexus) vorliegen.

Kausalität im natürlichen Sinne ist das Verhältniss von Ursache und Wirkung zwischen That und Erfolg.

Dagegen gehört zur rechtlichen Kausalität noch die Zurechenbarkeit der Folgen einer Handlung.

Die Verbindung von Wille (culpa) und Handlung (körperliche Einwirkung als Schadensursache) des Urhebers ist die Inputabilität.

Die Verbindung zwischen der Handlung (als Schadensursache) und dem Erfolg (damnum) ist der Kausalnexus.

Liegen zwischen der Handlung des Urhebers (der Grundursache) und der Beschädigung noch eine oder mehrere Zwischenursachen (körperliche Einwirkungen als Schadensursache), so ist Zurechenbarkeit der Nexus zwischen dem Willen des Urhebers und der letzten Zwischenursache, Kausalität dagegen die Verbindung der Handlung des Urhebers mit der Beschädigung (dem Erfolge).

Aquilischer Kausalnexus ist also der Zusammenhang zwischen Wille, Handlung, Mittel und Erfolg. Kausalität und Inputabilität greifen in einander.

Der Thäter muss das Mittel (nächste Ursache der Beschädigung) gewollt oder als nothwendige oder wahrscheinliche Folge seiner Handlung vorhergesehen resp. schuldhafter Weise nicht vorhergesehen haben (obgleich es als solche Folge für jeden ordentlichen Mann vorhersehbar war).

Und vermöge des auf die Zwischenursache (Mittel) gerichteten Willens des Urhebers muss die Beschädigung in Abhängigkeit von der körperlichen Einwirkung des Urhebers (der Grundursache) stehen.

Hieraus folgt, dass der Kausalnexus **unterbrochen** wird, sobald

a) ein unvorhersehbares Naturereigniss sich zwischen die körperliche Einwirkung des Urhebers oder der von ihm vorausgesehenen oder voraussehbaren Zwischenursache und den eingetretenen Erfolg (Beschädigung) schiebt. Ein solches unvorhersehbares Ereigniss zerreisst den Kausalnexus und macht zur letzten Schadensursache den casus. Zu den Naturereignissen rechnen auch die Handlungen der Unzurechnungsfähigen und der Thiere,

b) ein fremder freier Wille als letzte Schadensursache in die Kausalkette eintritt. Ein abhängiger fremder Wille kann diese Wirkung nicht haben, weil der Urheber kraft seines jus imperandi in ihn als Zwischenursache seinen eigenen Willen gelegt hat. Ein selbstständiger fremder Wille schafft einen neuen Thäter und dieser ist dem Verletzten gegenüber der alleinige Thäter (eben um seiner Unabhängigkeit vom Anfänger- oder Anstifterwillen) ex lege Aquilia.

 Selbstredend tritt die Unterbrechung des Kausalzusammenhanges nur in soweit ein, als nicht schon durch die körperliche Einwirkung des Urhebers (erste Ursache, causa remota) etwa eine selbstständige Beschädigung (ohne Hinzukommen der Zwischenursache, d. h. der letzten Ursache, causa proxima) verursacht ist,

c) eine Mitschuld des Verletzten selbst vorliegt, welche der schuldhaften körperlichen Einwirkung des Urhebers auf die Sache nachfolgt. **Successive** Mitschuld des Eigenthümers etc. unterbricht stets den Kausalnexus. Hier fällt der Ersatzanspruch des Verletzten so weit fort, als durch seine That eine Vergrösserung der Folgen der That des Urhebers oder überall erst der Eintritt der Folgen der That des Urhebers bewirkt ist.

Anders liegt die Sache bei **simultaner** Mitschuld, bei Mitschuld an der That (nicht bloss am Erfolg der That) des Urhebers. Diese schafft durch ihre Konkurrenz eine **Cumulirung** im Causalnexus. Demnach ist die Wirkung der vereinten Thätigkeit mehrerer fremden Urheber die Solidarhaft der Thäter gegenüber dem Verletzten, während die gleichzeitige Mitschuld des Verletzten selbst dazu führt, dass ex damno injuria dato (Sachbeschädigung) Niemand haftet. Denn einmal ist es

unmöglich, die Wirkungen jedes einzelnen Verschuldens zu scheiden, da das beiderseitige Verschulden eine Gesammtwirkung hervorgebracht hat (dieser Grund rechtfertigt die Solidarhaft), und andererseits kann Niemand für sich Rechte erwerben durch eigene Handlungen, die, von einem Anderen begangen, Delikte sein würden, also nur als rechtswidrige Handlungen Dritter für ihn Rechte erzeugen könnten (dieser Grund rechtfertigt die Aufrechnung der beiderseitigen Schuld). D. 50, 17. L. 134 § 1. L. 155 pr.

Voraussetzung der sog. Culpacompensation ist jedoch neben der Gleich**zeitigkeit** die Gleich**artigkeit** der Schuld des Beschädigers und des Verletzten, der zugleich Selbstbeschädiger ist.

Die sog. compensatio culpae ist nichts weiter als die Absorption der fremden Schuld (culpa) durch die eigene gleichartige (wenn auch nicht gleichmässige) und gleichzeitige Schuld des Verletzten in Bezug auf dasselbe Objekt.

Wer einen Ersatzanspruch aus widerrechtlicher Sachbeschädigung geltend macht, muss fremde Schuld und eigenen Schaden beweisen.

Durch den Ersatzanspruch tritt ein Wechsel in den Qualitäten des Objektes und Subjektes ein. An die Stelle der Sache als Gegenstand des Rechtes der Verletzten tritt der Geldwerth derselben. Aus dem Schadenstifter oder Delinquenten wird ein Haft- oder Leistungspflichtiger, ein Schuldner.

Schwer und bisweilen unmöglich ist der Beweis der Höhe des Schadens zur Zeit der Schadensstiftung. Darum hilft hier das römische Recht durch Substitution anderer Zeitpunkte (sog. Rückrechnung) und andere Rechte helfen noch durch Präsumtionen.

Unmöglich ist der exakte Beweis der Schuld (Willensstimmung). Denn Niemand kann in der Seele eines Anderen lesen, also auch nicht der Richter. Wohl lässt sich das äussere Moment der That durch Ohr- und Augenzeugen darthun; aber das innere Moment des Willens (in ihm liegt die Schuld) ist nicht direkt beweisbar.

Darum hilft hier das römische Recht durch Substitution eines anderen Willens an Stelle des individuellen Willens des Thäters und andere Rechte helfen noch durch polizeiliche Verbote und Gebote, deren Uebertretung auch ohne Schuldnachweis haftbar macht.

Das römische Recht hat den Begriff des bonus paterfamilias, des ordentlichen Mannes, geschaffen. An diesem Maasse misst es die That.

Schlägt der Vergleich zu Ungunsten des Thäters aus, entsprach sein Verhalten nicht dem Verhalten eines ordentlichen Mannes, so ist er in Schuld, schuldig, Schuld an dem Erfolg seiner That. Durch Vergleichung der Erscheinung (Handlungsweise) mit einem praktischen Vergleichungsmuster, einem Modell, fand der Römer die Schuld (Wille), nicht im Wege der Unterstellung auf Grund einer spekulativen Seelenanalyse.

Das Bewusstsein des Thäters von der Rechtswidrigkeit seiner That ist etwas rein Innerliches. Es lässt sich nur aus äusseren Umständen entnehmen und man kann nur durch Vergleich (mit seinem bisherigen Verhalten in Ausnahmefällen, mit dem Verhalten anderer rechtlich denkender Menschen in der Regel) und Schlussfolgerung zur Bejahung seiner Existenz gelangen.

Schuld aber ist das Wollen der That mit dem Bewusstsein ihrer Rechtswidrigkeit. Dieses Bewusstsein ist entweder im Wissen (Absicht) oder im Wissenmüssen (Fahrlässigkeit).

Das römische Recht hält sich an die sinnlich erkennbare That. Diese That vergleicht es mit dem hypothetischen Verhalten des bonus pater familias in gleicher Lage der Dinge. Der Rückschluss auf den Willen des Thäters ergiebt dessen Unschuld (Gleichheit des Verhaltens eines ordentlichen Mannes) oder Schuld (Verschiedenheit von dem Verhalten eines ordentlichen Mannes). Diese Behandlungsweise des Schuldmomentes ist ausgezeichnet durch ihre Praktikabilität und schafft eine Sicherheit der Urtheilsfindung ohne Gleichen.

Beweismittel ist alles, was beweisen kann: Geständniss, Eideszuschiebung, Zeugen, Sachverständige, richterlicher Augenschein etc.

Gegen jeden Beweis lässt das römische Recht den Gegenbeweis offen.

II. Der Schutz derjenigen Vermögensbestandtheile, welche in Rechten auf fremde (credita, nomina) oder in Pflichten zu eigenen Leistungen (debita) bestehen, war ausserhalb des Vertragsrechts (von der actio doli etc. abgesehen) in die actio negotiorum gestorum directa verlegt.

Dasselbe Rechtsmittel verlieh Schutz gegen vom Eigenthümer nicht erlaubte Verbesserungen der Substanz (D. 9, 2. L. 27. § (27) 28. Vergl. Iuvenal Satirae VI, 373; Martial VI, 68; Terentius, Eunuch. I, 2, 88), gegen widerrechtliche Umgestaltung (specificatio) der Sache, gegen Selbsthilfe im Nothstand, gegen unerlaubte Sachbeschädigung durch Unterlassung, gegen schadenstiftende, nicht körperliche Einwirkung auf eine fremde Sache, gegen die Anstiftung zur Sachbeschädigung, gegen Zerstörung oder Verhinderung des Entstehens einer Forderung, gegen Erzeugung oder Verhinderung des Erlöschens einer Verbindlichkeit u. s. w.

Die Rechtssätze des römischen Rechtes über die actiones negotiorum gestorum haben keineswegs in einem einzigen Prinzip eine gemeinsame faktische Voraussetzung und sie bilden daher auch nicht ein einheitliches Rechtsinstitut. Was diese Rechtssätze mit einander verbindet, ist der gemeinsame Ursprung, der historische Zusammenhang und die Namensgleichheit der Klagen. Deren Voraussetzungen und Gegenstand sind verschieden, wie ihre Rechtsgründe. Voraussetzungen waren negotium alterius und gestio im weiteren Sinne.

Als negotium alterius erschien jede, ein fremdes Vermögen verändernde, juristische Handlung, auch jede Handlung, welche in einem fremden Vermögensstande eine Vermehrung oder Verminderung oder sonstige Veränderung bewirkte oder verhinderte.

Gestio war die ohne Wissen und Willen des Rechtssubjektes (resp. Haftpflichtigen) von einem Anderen vorgenommene Ausübung einer fremden Dispositionsbefugniss (resp. Erfüllung fremder Verbindlichkeit).

Gegenstände der actio directa waren: Berichterstattung (rationes redere), Herausgabe von Sachen (restituere) und Ersatz des Schadens.

Gegenstände der actio contraria waren: Ersatz der Auslagen (impensae), Befreiungen der übernommenen Verbindlichkeiten (debita) und Herausgabe von Sachen (possessio).

Die Rechtsgründe, aus denen die Klagen entsprangen, waren

1. r a t i h a b i t i o.

Sie ist Konsenserklärung des Vermögenssubjektes. Sie kann ein Delikt in einen Vertrag verwandeln, kann den Mangel des Interesses der Rati-

habenten ersetzen, kann den Handelnden (gestor) der ihm obliegenden Beweislast entheben, kann die Haftung der Ratihabenten über die Bereicherung hinaus erweitern, kann dem Handelnden ein Entgelt (Gewinn, Honorar etc.) zuwenden. Der Wille des Ratihabenten begründet die Haftung desselben (actio contraria) und sein Recht (actio directa).

2. gestio im engeren Sinne.

Sie ist eine uneigennützige That des gestor, welche zum Zweck der Beseitigung eines Vermögensnothstandes (res necessaria) oder der Erreichung eines Vermögensvortheils (res utilis) des behinderten (sog. absentia domini) und nicht wissenden dominus (ignorantia domini) den dominus unter der vierfachen Voraussetzung der Stellvertretungsabsicht (contemplatio domini) ohne Schenkungsabsicht (animo recipiendi) seitens des gestor, sowie der im Zeitpunkte des Beginns (ab initio) vorhandenen Wahrscheinlichkeit resp. Möglichkeit eines für den dominus vortheilhaften Erfolges (utilitas) und endlich des Einklanges mit den Gepflogenheiten (des aus Präzedenzfällen erkennbaren Willens) des dominus (consuetudo domini) verpflichtet und berechtigt.

Der Wille des gestor (nicht sein Erfolg), sein Zweck, begründet wegen des Interesses (Nothstand resp. Gewinn) des nicht wissenden dominus (als nichtwissend gilt auch der, welcher, obwohl wissend, doch nicht hindern, verbieten kann) und wegen des voraussichtlichen Erfolges der gestio die Haftung beider Parteien (actio directa und contraria).

3. Bereicherung (locupletior fieri cum alterius detrimento).

Sie ist das Resultat einer entweder ohne Noth oder wider die consuetudo des dominus oder ohne Vertretungsabsicht (aus Eigennutz) resp. mit der Absicht, einen Anderen als den Berechtigten zu vertreten vom gestor vorgenommenen Handlung und besteht in einer Vermehrung oder Abwendung der Verminderung des Vermögens einer anderen Person als des Thäters.

Dieser Erfolg begründet die Haftung des Bereicherten in Höhe der Bereicherung (actio contraria).

4. Einmischung (sese immiscere rei ad se non pertinenti).

Sie ist materiell (wenn auch nicht formell) Delikt und begründet die Haftung des Thäters (actio directa).

Die gestio im engeren Sinne ist erlaubt und geschieht aus guten (ohne Gewinnabsicht), die immixtio aus bösem Willen oder aus Mangel an gutem Willen (Eigennutz und ungerechtfertigte Eigenmacht). Ihr Motiv ist Selbstsucht, sie ist eine Widerrechtlichkeit und, weil eine That mit Willen: Schuld (culpa).

D 3,5 de neg. gest. L 3, § 10. L 6, § 3 (hier liegt eine immixtio — actio directa — und nebenbei noch eine locupletatio — actio contraria — vor, also zwei verschiedene Klaggründe). L 11. L 21 pr. (Ein Fall einer dolosen Vermögensschädigung durch Schuldbegründung). L 30. L 33. L 49. D 3,1. L 1, § 5. D 50,17 de neg. jur. L 36. D 17,2 pro socio L 46. C. 3,32 de R. V. cst. 3. C. 9,33 vi bon. rapt. cst. 5. D 11,5 de aleat. L 4, § 1. D 18,4 de H. v. A. V. L 21.

Einen deliktischen Thatbestand als negotium zu bezeichnen, erschien dem Römer nicht anstössig (D. 3,6 de calumniat. L 3, § 3. C. 3,13 de jurisdict. cst. 5 pr. § 1), zumal die Haftung hier ex lege war. Weil der Verletzte durch den Nachweis der unbefugten Einmischung des Thäters dem ihm obliegenden Beweise fremder Schuld (culpa) genügt hatte, so lag dem Thäter zu seiner Entlastung der Nachweis der Wirkungslosigkeit seiner Schuld ob (culpa sine effectu).

Den Schuldbeweis erleichterte einmal die Pflicht des Thäters zur Rechenschaftslegung, andererseits die durch die Einmischung begründete Haftung für omissio diligentiae. D. 3,5 de neg. gest. L 6, § 12, D. 50,17 de R. J. L 23. Diese Rechtspflicht verhinderte die Unterbrechung des Kausalnexus zwischen Schaden und Einmischung durch die blosse Intervention eines dritten Schadensurhebers. Hier wurde der Kausalnexus durch selbstständige Dritte nur unterbrochen beim Nachweis der Unmöglichkeit der Verhinderung dieser Unterbrechung seitens des hierzu verpflichteten s. g. gestor. Das römische Recht behandelt den Delinquenten, der ja gegen seinen Willen haftet, so zu sagen als factischen (unfreiwilligen) Stellvertreter des Verletzten. Denn er haftete ex lege. Er haftet ebenso, wie ein juristischer (freiwilliger) Stellvertreter, der gegen Verbot gehandelt hat, gehaftet haben würde, weil derselbe nur mit seinem Willen haftet. Heutzutage ignoriren Theorie und Praxis ausserhalb eines Kontraktsverhältnisses den Rechtsschutz der nicht aquilisch geschützten Vermögensbestandtheile und nehmen hier eine Lücke im römischen Recht an. (Vergl. Reichsgerichtsentscheidungen Band IX p. 158.)

Der Nothstand fiel nach Obigem bald in das Gebiet der eigentlichen gestio und erzeugte die actio negotiorum gestorum contraria (sobald das Vermögen des dominus das gefährdete war), bald in das Gebiet der immixtio und erzeugt die actio directa (sobald das Vermögen des gestor der gefährdete war).

Im Falle der gestio im engeren Sinne hatte der Nothstand, sobald das Handeln des gestor durch das Moment der Gefahr im Verzuge qualifizirt war, die weitere Wirkung, die Haftung des gestor auf dolus und lata culpa zu beschränken D. 3,5 de neg. gest. L 3, § 9.

Nur im Strafrecht hat der Nothstand für den in eigenem Interesse handelnden Thäter die Folge der Straflosigkeit (Negation einer Rechtsfolge). Dem entspricht im Zivilrecht der Ausschluss der aquilischen Haftung (weil sie Deliktshaftung ist), bestehen bleibt die Haftung ex lege (ex immixtione).

III. Eine Haftung für fremde Schuld (culpa) wegen Schadens aus Schiffskollisionen ausserhalb des Vertragsrechtes war dem römischen Rechte fremd (abgesehen von der Noxalhaftung). Zwar haftet der Rheder für die nachweislich durch seine Leute an den **im** Schiffsraum befindlichen (nicht bloss den übernommenen) Sachen widerrechtlich verursachten Beschädigungen. Aber diese quasideliktische Haftung für fremde Schuld (culpa der Angestellten) hatte zur Voraussetzung, dass die ganz oder theilweise vernichtete oder beschädigte Sache sich in seinem Schiffe befand, und erstreckte sich nicht auf das fremde Schiff und dessen Ladung.

Ebenso haftete der Rheder für nicht nachweislich unvermeidliche Beschädigungen der zum Transport übernommenen (wenn auch noch nicht in sein Schiff verladenen) Güter durch seine Leute oder durch die an Bord befindlichen Befrachter und Passagiere und dritte Personen. Aber diese gesetzliche Haftung ex recepto

bestand nur dem Contrahenten des Rheders, nicht den fremden Schiffs- und Ladungsinteressenten gegenüber.

Der in seinem sachlichen Vermögenskreis ausserhalb des Schiffes, dessen Führer delinquirt hatte, geschädigte Dritte konnte sich eben nur an den schuldigen Thäter selbst halten, an Niemanden sonst. Der Rheder des schuldigen Schiffers haftete ihm nicht. Unberührt bleibt hier die Noxalhaftung des unschuldigen dominus für den schuldigen servus.

IV. Auch für sonstigen Zufall (fremde Schuld ist für den unschuldigen Haftpflichtigen eine Zufallsart) kennt das römische Recht keine Haftung im Falle einer Schiffskollision. Denn die dem Zufall zu Grunde liegende natürliche Kausalität ist der menschlichen Einsicht nicht erkennbar. Demnach fehlt die Imputabilität.

Zu einer Haftung aber ohne Zurechenbarkeit der Schadensursache zur Schuld hat sich das römische Recht nur in ganz exceptionellen Verhältnissen verstanden. Und zu diesen Fällen rechnet die Schiffskollision nicht.

B.

In scharfem Gegensatz gegen das römische Recht — wenn auch nicht unbeeinflusst von demselben — treten uns die Rechtssätze des jüdischen Rechtes, des zum grossen Theil auf diesem ruhenden arabischen Rechtes und des ihnen vielfach verwandten altdeutschen Rechtes über die Haftung aus widerrechtlicher Sachbeschädigung entgegen. Ob und inwieweit die deutschrechtlichen Sätze durch semitische Rechtsideen bestimmt sind, entzieht sich mangels einer diesbezüglichen geschichtlichen Forschung unserer Kenntniss zur Zeit noch. Interessant ist jedenfalls schon die Thatsache der Ideenverwandschaft, wie sie in folgender kurzen Skizzirung hervortritt.

Das Jüdische Recht hat im Choschen Mischpat (3. Theil) des Schulchan Aruch folgende Rechtssätze:

Keiner haftet für fremdes Delikt. (Ch. M. Abthlg. 424 § 8 bis 10. Das ist die Regel.)

Dem Delinquenten liegt eine Exculpationspflicht ob, d. h. die Beweislast seiner Unschuld hinsichtlich des von ihm nachweislich verursachten Schadens. (Ch. M. 421 § 3; 378 § 1.)

Der Nachweis der Höhe des Schadens ist dem Beschädigten erleichtert durch seinen Schätzungseid. (Ch. M. 90 § 7 bis 10; 385 § 1.)

Der Causalnexus wird unterbrochen durch die That eines unabhängigen, selbstständigen Dritten. Dieser, nicht der Anstifter haftet.

Dagegen haftet der Anstifter, wenn der Thäter unselbstständig, z. B. unmündig war. (Ch. M. 388 § 15; 418 § 7, 8.)

Ein aussergewöhnlicher Zufall unterbricht den Causalzusammenhang im Falle der culpa im engeren Sinne (Ch. M. 418 § 3. 4. 11), dagegen nicht im Falle des Dolus des Thäters (Ch. M. 418 § 2).

Eine Cumulirung der Causalität liegt vor, wenn

1) mehrere dritte Personen gleichzeitig Thäter sind. (Ch. M. 388 § 3.) Bei Gleichzeitigkeit der That tritt Solidarhaft ein, während bei successivem

Thun wegen der Unterbrechung des Causalnexus Haftung des letzten Thäters eintritt. (Ch. M. 396 § 7.)

Natürlich haftet der erste Thäter, soweit seine That bereits einen selbstständigen Schaden verursacht hat. (Ch. M. 410 § 16.)

2) Beschädiger und Beschädigter Thäter sind.

Stehen sich dolus und culpa gegenüber, so haftet der Dolose. (Ch. M. 378 § 6; 393 § 1.)

Im Uebrigen wird unterschieden ob die Mitschuld simultan oder successiv war. Stehen bei successiver Mitschuld d. h. bei unterbrochenem Causalnexus dolus dem dolus gegenüber, so haftet der letzte Thäter (Ch. M. 395 § 1. 402 § 1), während beim Gegenüberstehen von culpa und culpa Jeder für seinen Antheil an der That haftet, also jedenfalls auch der letzte Thäter (Ch. M. 412, § 13).

Dagegen bei gleichzeitiger Mitschuld wird zwar dolus mit dolus compensirt (Ch. M. 378 §§ 7—9), allein der Schaden bleibt doch ersatzpflichtig und man verfährt hier wie beim Gegenüberstehen von culpa mit culpa. In diesem Falle unterscheidet das jüdische Recht wie folgt:

Bei einseitiger Beschädigung tritt voller Ersatz ein (Ch. M. 421 § 13), bei gegenseitiger Beschädigung dagegen Ersatz des Excedenten, d. h. der Ueberschuss des grösseren Schadens über den kleineren wird ersetzt (Ch. M. 421 § 4). Hier erfolgt also compensatio damni (nicht culpae).

Das jüdische Recht gestattete dem Beklagten bei theilweisem Geständniss und bei Aussage nur eines Zeugen zu Gunsten des Klägers die Leistung des Reinigungseides. Desgleichen gewährte es dem Haftpflichtigen bei omissio diligentiae den Unschuldseid.

Fassel, Mosaisch-rabbinisches Civilrecht 1854. Bd. II p. 239 ff. 245.
Frankel, Der gerichtliche Beweis nach mosaisch-talmudischem Recht 1846. p. 124. 305. 225.

Den Unterschied zwischen dolus und culpa fand das jüdische Recht im Handeln gegen vorgängige Verwarnung (im Gegensatz zum Handeln ohne vorgängige Verwarnung).

C.

Den im jüdischen Recht sich findenden Rechtssatz, dass bei dem durch Thiere verursachten Schaden dann, wenn der Schaden unschuldig, d. h. in ungewöhnlicher und daher unvorhersehbarer Weise, verursacht war, vom Eigenthümer des Thieres nur halber Ersatz zu leisten war (während bei dem sogen. bezeugten, d. h. in gewöhnlicher und daher voraussehbarer Weise verursachten, Schaden volle Ersatzpflicht eintrat), hat das arabische Recht in eigenartiger Weise für die Regelung der Haftpflicht aus Schiffskollisionen aufgenommen.

Während die Malekiten lehrten, dass bei Kollision ohne erkennbare Absicht oder durch höhere Gewalt keine, dagegen in Nothstand eine Haftung des Thäters eintrete, liessen die Hanefiten im Falle gegenseitiger Beschädigung durch Kollision bei Vorsatz beider Theile eine Haftpflicht jeder Partei für die Hälfte des Schadens, dagegen bei Zufall die volle Ersatzpflicht beider Theile Platz greifen.

Die Schiiten liessen den unschuldigen Ansegler haftfrei, statuirten bei einseitigem Verschulden eine einseitige Haftung und unterschieden bei beiderseitiger

Schuld, ob der Rheder zugleich Kapitän war (dann haftete er für den halben Schaden des Gegners) oder ob Rheder, Kapitän und Ladungseigner verschiedene Personen waren (dann haftete der Kapitän für den halben Schaden beider Schiffe und Ladungen).

Die Chafiiten dagegen statuirten bei gleicher Absicht oder Absichtslosigkeit beider Theile eine Haftung für die Hälfte des fremden Schadens, wenn Kapitän, Rheder und Verlader eine Person waren, eine Haftung für die Hälfte beider Ladungsschäden, wenn Kapitän und Rheder dieselbe Person, dagegen die Ladungseigenthümer fremde Personen waren, und eine Haftung für die Hälfte der Schäden am eigenen Schiff und an der Ladung desselben, wenn Kapitän, Rheder und Ladungseigner verschiedene Personen waren.

Aehnlich bestimmte das malaiische Recht für culpose Anseglung bei Tage vollen, dagegen bei Nacht $1/_3$ resp. $2/_3$ Ersatz im Falle eines Convoifahrens.

D.

Auch im altdeutschen Rechte kehrt der Gedanke wieder:

Haftung für die ganze Schuld (debitum) bei absichtlicher Schadensstiftung,
Haftung für die halbe Schuld bei absichtsloser Schadensstiftung,
keine Haftung bei vom Thäter erwiesener völliger Unschuld! (späteres Recht).

Dieser sowie andere Unterschiede des deutschen vom römischen Recht und Uebereinstimmungen mit den semitischen Rechten erklären sich aus dem unfertigen und unvollkommenen Stande im Bildungsprozesse des deutschen Rechtes.

Auch das deutsche Recht unterschied zwischen dinglicher Klage, der Klage auf Gut (Liegenschaft und Fahrniss), welche lautet: malo ordine possides, und persönlicher Klage, der Klage um Schuld (Geldschuldzahlung, Sachlieferung auf Grund Gelöbnisses, Schadensersatz wegen Delictes), welche lautet: dare mihi debes.

Die erstere nöthigte den Beklagten zur Rechtfertigung seines Besitzes (rationem ponere), legte ihm eine Beweislast auf. (Eine besondere Klagform der Klage auf Gut war die Klage um Anefang.)

Die letztere, die Klage um Schuld, berechtigte den Beklagten zum Beschwören seiner Nichtschuld, verlieh ihm also s. z. s. das Beweisrecht. Dieser Reinigungseid war die prozessuale Form des Rechenschaftsberichtes. Das war das gewöhnliche Verfahren wegen erlittenen Schadens, in welchem der Zeugenbeweis eben ausgeschlossen war.

Diese Klage war die schlichte oder Einhandsklage, eine unsubstanziirte Klage. Der Kläger behauptete nackt und schlechtweg die Schuld des Beklagten und gab auf Verlangen des Beklagten das Klagfundament (nicht die Klagsubstanziirung) an unter der weiteren Behauptung, dass dem Beklagten die Schuld „wissentlich“ sei.

Die Klagbeantwortung war ebenso unsubstanziirt, sie bestand im Bestreiten der Richtigkeit der Klagbehauptung, des Schuldigseins.

Dann beeidigte der Beklagte seine Unschuld.

Das deutsche Recht kannte daneben noch die fundirte oder motivirte, d. h. die substanziirte Klage. Der Kläger konnte dem Beklagten den Unschuldseid durch Zeugen über die seine Forderung begründenden Thatsachen (Zeugen leisten einen Wissenseid, Eideshelfer mit Glaubenseid kannte nur das Strafrecht) verlegen. Dann gelangte der Kläger zum Eid über die Höhe seiner Forderung. Aber diese Klagform war Ausnahme.

Jeder Beweis war streng einseitig, schloss also den Gegenbeweis aus.

Die Folge des Leugnens war beim Nachweise der That die Versagung des Reinigungseides, die Folge dieser Versagung war die Pflicht zur vollen Schadensersatzleistung.

Der Reinigungseid ward bei Deliktsklagen nur dem geständigen, aber seine Unschuld behauptenden Thäter gestattet.

Die Folge des Reinigungseides war bei einseitigen Schäden aus Schiffskollision der halbe Schadensersatz, bei beiderseitigen Schäden also theilweiser Ersatz resp. theilweiser Vergütungsempfang. Das Recht sanktionirte die Erfahrung, dass getheilter Schmerz nur halber Schmerz ist.

Das deutsche Recht knüpfte, wie jedes Recht, an die Denk- und Sprechweise des Volkes an. Der gemeine Mann (und ebenso der Gebildete, falls er nicht schreibt) gebraucht bekanntlich noch heutzutage die Redewendung: „Ich habe es mit Willen gethan“, um seinen Vorsatz einzugestehen; „ich habe es nicht mit Willen gethan“, um seinen Vorsatz in Abrede zu stellen; „ich habe es in Gutem gethan“, um in verschämter Weise seine Fahrlässigkeit einzugestehen oder in motivirter Weise seinen rechtswidrigen Vorsatz in Abrede zu stellen.

So unterschied auch das altdeutsche Recht lediglich Schuld und Unglück (Ungefähr), dolus und Absichtslosigkeit (culpa i. e. S. und casus).

Der tiefere Grund dieses Mangels an genügender Distinktion lag in der Armuth des deutschen Rechts. Dem deutschen Rechte war der Begriff des bonus pater familias als Rechtsbegriff fremd.

Das römische Recht kennt einen wahren Schuldbeweis nur deshalb, weil es einen Schuldmaassstab hat: den bonus pater familias. Dem deutschen Rechte fehlt ein Schuldmaassstab: Es kennt auch keine Grade der culpa. Folglich muss es sich helfen durch einen Unschuldsbeweis: den Eid des Thäters. Nicht lediglich nach dem Erfolg ahndet das deutsche Recht, sondern nach der Absicht. Die beschworene Unabsichtlichkeit schliesst die culpa nicht aus und daher haftete man für diese trotz Unschuldseides, wenn auch nur zur Hälfte.. Denn der Unschuldsbeweis bezog sich ja nur auf den dolus.

Während demnach das römische Recht eine einheitliche Beweislast setzte, den sog. Inkulpationsbeweis, durch welchen die That und der Schaden und die Schuld nachgewiesen werden mussten, um eine Haftpflicht des Thäters ins Leben zu rufen, postulirte das deutsche Recht eine getheilte Beweislast. Dem Thäter braucht nur die That (facta externa) nachgewiesen zu werden. Ihm lag der Exkulpationsbeweis ob. Und dieses der sinnlichen Wahrnehmung unzugängliche factum internum der Absichtslosigkeit bewies er durch seinen Eid.

Dem Mangel des Rechtsbegriffes des bonus pater familias und den daraus sich ergebenden praktischen Inkonvenienzen begegnete das deutsche Recht in zweifacher Weise.

Beide Abhülfsmittel sind aber nur Nothbehelfe.

Es appellirte an das Gewissen des Thäters durch den Reinigungseid (was zur Folge hatte, dass eine Beschränkung in den gesetzlichen Beweismitteln [Zeugen] und im Beweisverfahren [Gegenbeweis] eintrat) und es half sich durch ein an Kasuistik reiches System von Polizeigeboten und -Verboten. Die rechtliche Be-

deutung derselben lag nach dem Inhalte derselben darin, dass auch ausserkontraktliche Unterlassungen eine deliktische Haftung begründeten, und darin, dass der Reinigungseid bei ihrer Uebertretung wegfiel.

Dem Reinigungseid entzog das deutsche Recht die mit einem Unschuldsbeweise doch logischer Weise verbundene Kraft der Haftbefreiung, und verlieh ihm nur eine haftpflichtbeschränkende Wirkung: die der Haftung für halben Ersatz.

Denn die Unschuld, welche der Reinigungseid bewies, war nur Fehlen des dolus, aber nicht reine Unschuld (Evidenz des casus). Erst spätere Partikularrechte haben nach der Rezeption des römischen Rechtes dem beibehaltenen Reinigungseide eine Lösung von aller Schuld beigemessen oder ihn durch völligen Unschuldsbeweis ersetzt.

Nach heutigem Rechte liegt die zivile Bedeutung des Polizeiverbotes resp. -Gebotes wesentlich darin, dass die Beweislast bei Delikten umgekehrt wird, indem an die Stelle der Inkulpations- die Exkulpationsbeweislast tritt, d. h. darin, dass statt des Verletzten der Thäter zum Träger der Beweislast gestempelt wird.

Der Culpabeweis ist ersetzt durch den Nachweis der äusseren That (Unterlassung) gegen das Verbot (Gebot). Das Gebot (Verbot) ersetzt den Zweifel über die bestehende Rechtspflicht zum Thun (Lassen).

So entsteht ein weiterer Deliktsbegriff (Haftung für ausserkontraktliche Unterlassung) und ein anderes Beweisrecht (Exkulpationspflicht) im Falle von Sachbeschädigungen.

So zeigt das alt- und das neudeutsche Recht den gleichen Rechtsgrundsatz aus gänzlich verschiedenen Gründen. Das alte Recht, das den Maassstab des bonus pater familias nicht kannte, war zur Auferlegung eines Exkulpationsbeweises gezwungen und schwächte diese harte Konsequenz durch das Eidesrecht des Thäters. Das neue Recht verlangt den Exkulpationsbeweis, um dem Verletzten die Erholung seines Schadens zu erleichtern.

Die lex Aquilia verdrängte mit der Rezeption des römischen Rechtes den Reinigungseid, wurde aber ihrerseits des pönalen Charakters entkleidet. Dieser lag in der Art der Solidarhaft mehrerer Delinquenten, in der sog. Rückrechnung, in dem Umfang der passiven Vererblichkeit der Klage, und in der Infitiationsstrafe.

Wer nach römischem Rechte die That wahrheitswidrig geleugnet hatte, haftete für doppelten Schadensersatz. Es fand ein passiver Uebergang des Ersatzanspruches auf die Erben des Thäters nur soweit statt, als eine Bereicherung derselben vorlag. Mehrere Thäter hafteten in der Weise solidarisch, d. h. jeder Einzelne aufs Ganze, dass die Zahlung des Einen die Anderen nicht befreite. Daraus folgte zweierlei, erstens dass keine Regresspflicht des zahlenden Thäters gegen seine Mitthäter, und zweitens dass eine wiederholte Haftung der übrigen Thäter stattfand, sodass der Verletzte bei vorhandener Solvenz aller Thäter so oft seinen Schaden ersetzt erhielt, als Thäter da waren, also Gewinn machte. Die Rückrechnung führte dazu, dass eine bereits beschädigt gewesene Sache wie eine unbeschädigt gewesene ersetzt wurde, wenn die erste (nicht ersatzpflichtige) Werthreduktion in die Strafzeit (1 Jahr resp. 1 Monat) fiel. Hieraus folgte die successive Klagenkonkurrenz der aktio ex lege Aquilia mit Kontrakts- und Besitz- etc. Klagen auf das Plus des sog. aquilischen Interesses über das Vertragsinteresse oder den Sachwerth. Das römische Recht ging davon aus, dass der Betrag des Schadens zur Zeit der That zu ersetzen sei.

Nun ist aber bei Schätzung untergegangener Sachen ein Zurückgehen auf einen früheren Zeitpunkt regelmässig unvermeidlich. Den hierdurch erzeugten Beweisnothstand hat der Thäter verschuldet. Die Rückrechnung beseitigte diesen Beweisnothstand.

Die deutsche Praxis liess hier die Schätzung des Interesses im Moment des Urtheils (resp. der Klageerhebung) eintreten und machte die Beweiserleichterung der lex Aquilia durch die Freiheit des Richters im Schätzen des Interesses entbehrlich. Weil jetzt der Kläger den Beweis nicht auf den Zeitpunkt der Beschädigung zu richten braucht, ist dem Beklagten auch der Gegenbeweis einer früher erfolgten Werthminderung zu gestatten.

Die Praxis beseitigte die wiederholte Solidarhaft mehrerer Thäter, erstreckte die Klage gegen die Erben auf den Bestand der Erbschaft und liess die Strafe des Leugnens wegfallen.

Dagegen erhielten sich folgende Abweichungen des deutschen Rechtes vom römischen in fortdauernder Geltung.

Der Rheder resp. Eigenthümer des Schiffes haftet für das deliktische Verschulden der Schiffsbesatzung, also für diese Art des Zufalls. Er haftete aber nicht unbeschränkt, sondern nur mit abgesonderten Vermögenstheilen, dem sogen. Seevermögen, d. h. mit dem Schiffe resp. mit dem Schiffe und der Fracht.

So zeigt die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Haftung aus Schiffskollisionen an der Schwelle der Neuzeit die Schöpfung von 4 plastischen Ideen deutschen Ursprungs:

1. eine Haftung für fremde Schuld (Haftung des Rheders für Delikte seiner Schiffsbesatzung) ausserhalb eines Vertrages, also eine Haftpflichterweiterung, eine Haftung für eine Zufallsart,
2. eine Haftung mit abgesonderten Vermögensbestandtheilen (Schiff und Fracht), also eine Haftpflichtbeschränkung, eine Haftung mit certae res,
3. eine Unschuldsbeweislast des Thäters,
4. eine Schadenstheilung, also eine unter die Parteien getheilte Haftpflicht, bei absichtsloser Ansegelung.

Dazu tritt eine reiche Kasuistik der Schuldmerkmale durch theilweise in den Rechtssätzen über die Haftpflicht versteckte polizeiliche Gebote und Verbote (das sogenannte Strassenrecht).

Die Mehrzahl dieser Gebote und Verbote sind Hafenordnungen. Unterscheidungen werden gemacht:

1. nach der Bewegungsart: beide Schiffe sind im Zustand der Ruhe (vor Anker),
 beide Schiffe sind im Zustand der Bewegung (treibend oder unter Segel),
 ein Schiff ist in Bewegung, das andere liegt still;
2. nach der Schadensausdehnung: Es liegt ein Schaden nur auf einer Seite vor,
 es liegen Schäden auf beiden Seiten vor;
3. nach der Unfallsursache: Absichtslosigkeit, einseitige und beiderseitige Schuld, Zufall;

4. nach der Unfallsart: blosse Beschädigung und Untergang, also Ansegelung und Uebersegelung;
5. nach dem Unfallsort: im Hafen, beim Einlaufen in dem Hafen, auf See.

Die Beschränkung der Haftpflicht hat vielleicht einen sehr natürlichen Entstehungsgrund. Den ausländischen Schuldner fasst man in seinen im Gerichtssprengel befindlichen Gütern. Weiter als diese reichen, reicht auch im praktischen Resultate die Haftung des Ausländers nicht. Warum sollen die Inländer schlechter stehen? Setzt sich dieser sehr natürliche Ideengang in den Köpfen der Schiffer allgemein fest, so ist sehr bald ein Gewohnheitsrecht da.

Die in Gesetzen sich findende Motivirung der beschränkten Haftung mit den Interessen der Schifffahrt (favor commercii) ist das Produkt spekulativer Rechtsschöpfung, nicht aber ein Faktor, der eine ohne weitere Reflexion von der Ueberzeugung der Rechtsnothwendigkeit getragene Rechtsübung ins Leben ruft.

Die Haftung des Rheders für fremde Schuld hat vielleicht einen sehr natürlichen Entstehungsgrund.

Die Eruirung des schuldigen Thäters auf dem fremden Schiff ist für den Angesegelten in der erdrückenden Mehrzahl der Fälle schwierig bis zur Unmöglichkeit. Wozu aber nach einem Individuum suchen, da ja doch feststeht, dass irgend Jemand (incerta persona) auf dem fremden Schiffe die Ansegelung herbeigeführt haben muss. Daher hält man sich einfach ans Schiff, d. h. an den Rheder. Diesem mag es überlassen bleiben, den Schuldigen unter seinen Schiffsleuten sich zu greifen und an ihn seines Schadens sich zu erholen.

Vielfach tritt an die Stelle der Haftung mit spezifischen Vermögensbestandtheilen (Schiff resp. Schiff und Fracht) die Haftung mit dem Werthe von Schiff und Fracht resp. von Schiff und Fracht und Ladung, also so zu sagen eine Haftung peculio tenus. Das ist eine persönliche Haftung, will sagen eine Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber nur in Höhe eines aliquoten Theiles (des Werthes des Schiffes resp. der Ladung). Das ist die Uebertragung eines römischen Rechtsgedankens aus dem Vertragsrecht auf das Deliktsrecht.

Das römische Recht kennt eine Beschränkung der Haftpflicht dem Umfange (des Vermögens) nach, nicht aber eine Beschränkung der Haftpflicht dem Gegenstande nach. Die cessio peculii verwandelte freilich die quota res in eine certa res. Vereinzelt ist die Rhederhaftung eine blos subsidiäre.

Das französische Recht hat den Gedanken der beschränkten Haftung in dem nach Analogie der noxae datio gebildeten Abandonsystem zur Geltung gebracht. Hier liegt eine Haftung mit dem ganzen Vermögen für die ganze Schuld, aber mit einem Wahlrecht des Schuldners (facultas alternativa) vor. Der Schuldner kann Schiff und Fracht für die Schuld abandonniren (pro pecunia dare). Der Abandon als Leistung ist in solutione, aber nicht in obligatione.

Das englische Recht kannte bis in den Anfang unseres Jahrhunderts nur die Haftung für den vollen Schaden mit dem ganzen Vermögen, wie dies auch die altnordischen Rechtsquellen statuiren, ein Indiz, dass die beschränkte Haftung nicht unbedingt original-germanischen Ursprungs ist.

Zweiter Abschnitt.

Das geltende Recht.

Abtheilung I.

§ 104.

Wortlaut der Gesetze.

I. Deutsche Gesetze.

1. Deutsches Reichshandelsgesetzbuch vom 5. Juni 1869, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1870.

Fünftes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

art. 445.

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.

Zweiter Theil.

Von dem Rheder und von der Rhederei.

art. 450.

Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs.

Chile 862.
Colombia 53.
Honduras 859.
Mexico 666.
San Salvador 783.
Spanien 586.

art. 451.

Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Aegypten 30.
Argentina 878. 879.
Belgien 7.
Brasilien 494.
Chile 865,4. 879.
China IV,2. 5.
Colombia 56.
Costa Rica 570.
Dänemark 8.
Ecuador 617.
Finnland 17.
Frankreich 216.
Griechenland 216.
Grossbritannien. Gesetz von 1894: 503.
Guatemala 743. 752.
Haiti 213.
Honduras 862. 871. 873. 875.
Italien 491.
Mexico 673. 675.
Monaco 179.
Montenegro 216.
Nicaragua 339.
Niederlande 321. 756.
Niederländisch Indien 321. 748.
Niederländisch Curaçao 301. 721.
Niederländisch Surinam 303. 726.
Norwegen 8.
Oesterreich-Ungarn 216.
Paraguay 1037.
Peru 592.
Portugal 492.
Rumänien 501.
Russland 253. 255.
San Domingo 216.
San Salvador 786. 795. 797.
Schweden 8. 9.
Spanien 586. 587. 590.
Türkei 30.
Unter-Canada 2390.
Uruguay 1048.
Venezuela 493.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika 4493.

art. 452.

Der Rheder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern er haftet nur mit Schiff und Fracht:

3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Aegypten 30. 31.
Argentina 880. 881.
Belgien 7.
Brasilien 494. 565.
Chile 879. 880. 882.
China IV, 5, V, 3.
Colombia 70. 73.
Dänemark 8. 222.
Ecuador 617.
Finnland 17. 18. 158.
Frankreich 216. 217.
Griechenland 216. 217.
Grossbritannien. Gesetz von 1894: 503—508.
Guatemala 757. 762.
Haiti 213. 214.
Honduras 876. 877. 879. 881—885.
Italien 491—493.
Japan 906.
Mexico 912.
Monaco 179. 180.
Montenegro 216. 217.
Niederlande 321. 756.
Niederländisch Indien 321. 748.
Niederländisch Curaçao 301. 721.
Niederländisch Surinam 303. 726.
Norwegen 8. 222.
Oesterreich-Ungarn 216. 217.
Paraguay 1039. 1040.
Portugal 492.
Rumänien 501.
Russland 254. 452.
San Domingo 216. 217.
St. Lucia 2270. 2271.
San Salvador 800. 801. 803. 805—809.
Schweden 8. 9.
Spanien 587. 590. 837.
Türkei 30. 31.
Unter-Canada 2390.
Uruguay 1050. 1051.
Venezuela 493. 494.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika: 4283 bis 4285. 4287. 4289. Gesetz von 1884: 121, 18.

art. 477.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältniss zu Dritten als Rheder angesehen.

Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

Chile 873.
Colombia 64. 70.
Guatemala 751.
Honduras 859. 870.
Mexico 666.
St. Lucia 2229.
San Salvador 794.
Schweden 275.
Spanien 586.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika 4286.

Achter Titel.

Von der Haverei.

Zweiter Abschnitt.

Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen.

art. 736.

Wenn zwei Schiffe zusammenstossen und entweder auf einer oder auf beiden Seiten durch den Stoss Schiff oder Ladung allein oder Schiff und Ladung beschädigt werden oder ganz verloren gehen, so ist, falls eine Person der Besatzung des einen Schiffs durch ihr Verschulden den Zusammenstoss herbeigeführt hat, der Rheder dieses Schiffs nach Maassgabe der Art. 451 und 452 verpflichtet, den

durch den Zusammenstoss dem anderen Schiff und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen.

Die Eigenthümer der Ladung beider Schiffe sind zum Ersatz des Schadens beizutragen nicht verpflichtet.

Die persönliche Verpflichtung der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen, wird durch diesen Artikel nicht berührt.

Aegypten 242.
Argentina 1262. 1266. 1267.
Belgien 228. 230. 231.
Brasilien 529. 565. 608. 749. 752. 765.
Chile 1130. 1131. 1134. Gesetz von 1878: 25.
China IV, 1—3, 5, 6.
Colombia 322. 323. 326.
Costa Rica 875.
Dänemark 220. 223.
Ecuador 766. 767.
Finnland 154. 157. 158.
Frankreich 407.
Griechenland 407.
Grossbritannien. Gesetz von 1873 (s. Anmerkung).
Guatemala 1004. 1005. 1008.
Haiti 404.
Honduras 1127. 1128. 1131.
Italien 661. 663.
Japan 996.
Mexico 901.
Monaco 378.
Montenegro 407.
Niederlande 534. 535. 541. 543. 544. 756.
Niederländisch Indien 534. 535. 541. 543. 544. 748.
Niederländisch Curaçao 514. 515. 521. 523. 524.
Niederländisch Surinam 517. 518. 524. 526. 527.
Norwegen 220. 223.
Oesterreich-Ungarn 407.
Paraguay 1423. 1427. 1428. 1429.
Peru 968, 7.
Portugal 665. 671.
Rumänien 673. 675.
Russland 420. 451. 453 bis 455. 459. 463. 464.
San Domingo 407.
St. Lucia 2270. 2271. 2359.
San Salvador 799. 1048. 1049. 1052.
Schweden 220. 222.
Spanien 826.
Türkei 249.
Unter-Canada 2525.
Uruguay 1433. 1434. 1437 bis 1439. 1441.
Venezuela 634. 635. 637. 638. 640.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika III, 1 (Judikate). IV (Judikate). V (Judikate). 4287. 4493.

art. 737.

Fällt keiner Person der Besatzung des einen oder des anderen Schiffes ein Verschulden zur Last oder ist der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so findet ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht statt.

Aegypten 242.
Argentina 1261. 1263. 1264. 1267. 1269. 1271.
Belgien 228. 229.
Brasilien 750.
Chile 1129. 1130. 1133.
China IV, 1.
Colombia 319. 321. 325.
Costa Rica 875.
Dänemark 220—222.
Ecuador 766.
Finnland 155.
Frankreich 407.
Griechenland 407.
Grossbritannien. Gesetz von 1873: c. 66. s. 25. subs. 9.
Guatemala 1001. 1003. 1007.
Haiti 404.
Honduras 1124. 1126. 1130.
Italien 660. 662. 663.
Japan 996.
Mexico 902—905. 907.
Monaco 378.
Montenegro 407.
Nicaragua 494.
Niederlande 535. 536—538. 540. 542. 756.
Niederländisch Indien 535. 536—538. 540. 542. 748.
Niederländisch Curaçao 515. 516. 518. 520. 522. 725.
Niederländisch Surinam 518. 519—521. 523. 525. 730.
Norwegen 220—222.

Oesterreich-Ungarn 407.
Paraguay 1424—1429. 1431.
Peru 968, 7.
Portugal 664. 666. 668. 669.
Rumänien 672. 674.
Russland 450. 456—458. 462—464.
San Domingo 407.
San Lucia 2358. 2360.
San Salvador 1045. 1047. 1051.
Schweden 220—222.
Spanien 827—830. 832.
Türkei 249.
Unter-Canada 2524. 2526.
Uruguay 1434—1439. 1441.
Venezuela 634. 637—639.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika III, 2—4 (Judicate).

art. 738.

Die beiden vorstehenden Artikel kommen zur Anwendung ohne Unterschied, ob beide Schiffe oder das eine oder das andere sich in der Fahrt oder im Treiben befinden, oder vor Anker oder am Lande befestigt liegen.

Chile 1134.
Colombia 326.
Ecuador 767. 769—772.
Finnland 154.
Guatemala 1008.
Honduras 1131.
Niederlande 534. 540—544. 756.
Niederländisch Indien 534. 540—544. 748.
Niederländisch Curaçao 514. 520. 524. 725.
Niederländisch Surinam 517. 523—527. 730.
Russland 455—461.
San Salvador 1052.
Spanien 832.
Venezuela 635. 637—640.

art. 739.

Ist ein durch den Zusammenstoss beschädigtes Schiff gesunken, bevor es einen Hafen erreichen konnte, so wird vermuthet, dass der Untergang des Schiffes eine Folge des Zusammenstosses war.

Argentina 1270.
Brasilien 751.
Chile 1135.
Gesetz von 1878: 26.
China V, 1.
Colombia 327.
Ecuador 768.
Guatemala 1009.
Honduras 1132.
Mexico 908.
Niederlande 539. 756.
Niederländisch Indien 539. 748.
Niederländisch Curaçao 519. 725.
Niederländisch Surinam 522.
Paraguay 1430.
Portugal 670.
San Salvador 1053.
Spanien 833.
Uruguay 1440.
Venezuela 636.

art. 740.

Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden hat und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben, so ist der Rheder des Schiffs von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist.

Argentina 1272.
Belgien 228.
Chile 1132.
China IV, 6.
Colombia 324.
Finnland 156.
Grossbritannien. Gesetz von 1894: 620. 633.
Guatemala 1006.
Honduras 1129.
Mexico 909.
Paraguay 1432.
Portugal 492. 672.
Russland 320.
San Salvador 1050.
Spanien 834.
Uruguay 1442.
Vereinigte Staaten v. Nord-Amerika VI (Judicate).

art. 741.

Die Vorschriften dieses Abschnitts kommen auch dann zur Anwendung, wenn mehr als zwei Schiffe zusammenstossen.

Ist in einem solche Falle der Zusammenstoss durch eine Person der Besatzung des einen Schiffs verschuldet, so haftet der Rheder des letzteren auch für den Schaden, welcher daraus entsteht, dass durch den Zusammenstoss dieses Schiffs mit einem anderen der Zusammenstoss dieses anderen Schiffs mit einem dritten verursacht ist.

Argentina 1265.	Mexico 906.	Russland 255.
China IV, 4.	Portugal 667.	Spanien 831.
Italien 664.	Rumänien 676.	

Zehnter Titel.

Von den Schiffsgläubigern.

art. 757.

Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers: (1—9, Zwangsverkaufs-, Bewachungskosten des Schiffes, öffentliche Schifffahrtsabgaben, Heuerforderungen, Lootsengelder, Bergelohn, Reklamekosten, grosse Haverei-Beiträge, Bodmereiforderung, Nothkreditgeschäfte, Forderungen der Ladungsinteressenten und Reisenden wegen Beschädigung oder Nichtlieferung von Sachen, Forderungen auf Grund der Gesetzesvollmacht des Schiffers und wegen Nichterfüllung seiner Dienstpflichten in einem vom Rheder abgeschlossenen Vertrage.)

10. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (Art. 451 und 452 Ziffer 3), auch wenn dieselbe zugleich Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffs ist.

art. 758.

Den Schiffsgläubigern, welchen das Schiff nicht schon durch Verbodmung verpfändet ist, steht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff und dem Zubehör desselben zu.

Das Pfandrecht ist gegen dritte Besitzer des Schiffs verfolgbar.

Dänemark 268.	Mexico 913.	Unter-Canada 2387.
Finnland 12. 13.	Norwegen 268.	
Japan 913.	Schweden 268.	

Eilfter Titel.

Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt.

Vierter Abschnitt.

Umfang der Gefahr.

art. 824.

Der Versicherer trägt alle Gefahren, welchen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, soweit nicht durch die nachfolgenden Bestimmungen oder durch Vertrag ein Anderes bestimmt ist.

Er trägt insbesondere

6. die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht.

7. die Gefahr des Zusammenstosses von Schiffen und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte in Folge des Zusammenstosses unmittelbar

oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, dass er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.

Aegypten 192. 195.
Argentina 1207—1210.
Belgien 178. 184.
Brasilien 711, 12. 712.
Chile 1260, 6.
Colombia 453, 6.
Costa Rica 801. 802.
Dänemark 249.
Ecuador 834. 860, 6.
Finnland 207. 208.
Frankreich 350. 353.
Griechenland 350. 353.
Grossbritannien. Gesetz von 1894. 506.
Guatemala 1132, 6.
Haiti 347. 350.
Honduras 1257, 6.
Italien 618.
Japan 999. 1014. 1015. 1020.
Mexico 830. 831.
Monaco 321. 324.
Montenegro 350. 353.
Nicaragua 462.
Niederlande 637. 640. 641.
Niederländisch Indien 637. 640. 641. 748.
Niederländisch Curaçao 617. 620. 621.
Niederländisch Surinam 620. 623. 624.
Norwegen 249.
Oesterreich-Ungarn 350. 353.
Paraguay 1369. 1370, 11.
Peru 883. 885.
Portugal 604.
Rumänien 627. 630.
Russland 539. 570. 571.
San Domingo 350. 353.
San Salvador 1176, 6.
Schweden 249.
Spanien 755, 4. 756, 5.
Türkei 195. 198.
Unter-Canada 2510. 2511. 2524—2526.
Uruguay 1379. 1380, 11.
Venezuela 672. 698.

Zwölfter Titel.
Von der Verjährung.

art. 906.

Die im art. 757 aufgeführten Forderungen verjähren in einem Jahre. Es beträgt jedoch die Verjährungsfrist zwei Jahre:

2. für die aus dem Zusammenstoss von Schiffen hergeleiteten Entschädigungsforderungen.

art. 907.

Die nach dem vorstehenden Artikel eintretende Verjährung bezieht sich zugleich auf die persönlichen Ansprüche, welche dem Gläubiger etwa gegen den Rheder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen.

Aegypten 274. 275.
Argentina 852. 1268.
Belgien 232. 233.
Brasilien 449.
Chile 1319. 1320. 1322.
Colombia 526. 527. 529.
Dänemark 283.
Ecuador 913, 3. 915.
Finnland 14. 18.
Frankreich 436.
Griechenland 435. 436.
Guatemala 1189— 1191. 1193.
Haiti 432. 433.
Honduras 1316, 3. 1317. 1319.
Italien 665.
Japan 1031—1033.
Mexico 910. 911. 1043.
Monaco 406. 407.
Montenegro 435. 436.
Niederlande 742. 747. Bürgerl. Gesetzbuch: 2010.
Niederländisch Indien 742. 747. 748.
Niederländisch Curaçao 715. 720. 731.
Niederländisch Surinam 718. 723. 736.
Norwegen 283.
Oesterreich-Ungarn 435. 436.
Portugal 673.
Rumänien 677. 945.
San Domingo 435. 436.
San Salvador 1233. 1234. 1236.
Schweden 283.
Spanien 612. 835. 836. 953.
Türkei 281. 282.
Unter-Canada 2261.
Uruguay 1293 (Civil-Gesetz-Buch).
Venezuela 751, 3. 753.

art. 908.

Die Verjährung beginnt:

3. in Ansehung der Entschädigungsforderungen wegen des Zusammenstosses von Schiffen mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Zusammenstoss stattgefunden hat.

Argentina 852.	Norwegen 283.
Dänemark 283.	Rumänien 945.
Frankreich 436.	Schweden 283.

art. 911.

Eine Forderung, welche nach den art. 906 bis 910 verjährt ist, kann auch im Wege der Kompensation oder sonst als Gegenforderung nicht geltend gemacht werden, wenn sie zur Zeit der Entstehung der anderen Forderung bereits verjährt war.

2. Einführungsgesetze zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche.

a) Bremen

vom 6. Juni 1864, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1865.

§ 46.

Die Bestimmungen der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches sind auch auf Flussschiffe und die Flussschifffahrt anzuwenden.

Die Vorschriften des 10. Titels art. 1 bis 4 des Seerechts der Hansestädte von 1614 sind aufgehoben.

b) Hamburg

vom 2. Dezember 1865, mit Gesetzeskraft vom 1. Mai 1866.

§ 54.

Die Bestimmungen der art. 736 bis 741, sowie die auf dieselben sich bebeziehenden Vorschriften in Buch V. Titel 12 des Handelsgesetzbuches finden auch auf Flussschiffe Anwendung.

c) Hannover

vom 5. (31.) Oktober 1864, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1865.

§ 39.

Die Bestimmungen der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches über den Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen und die sich darauf beziehenden Vorschriften der art. 906 ff. sind auch auf Flussschiffe anzuwenden.

d) Mecklenburg-Schwerin

vom 28. Dezember 1863 (publizirt im Februar 1864), mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1864.

§ 73.

Die Vorschriften der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches wegen des Schadens durch den Zusammenstoss von Seeschiffen sind analog auch auf die Flussschiffe anzuwenden.

e) Mecklenburg-Strelitz

vom 28. Dezember 1863, mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1864.

§ 3.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die nachfolgenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sollen jedoch eine nicht auf Handelssachen beschränkte allgemeine gesetzliche Gültigkeit haben:

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Endlich sind:

8. Die Vorschriften der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches wegen des Schadens durch den Zusammenstoss von Seeschiffen analog auf die Flussschiffe anzuwenden.

f) Oldenburg

vom 18. April 1864 (publizirt am 18. Mai 1864), mit Gesetzeskraft vom 1. Oktober 1864.

art. 33.

§ 1. Die Bestimmungen der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches sind auch auf Flussschiffe anzuwenden.

g) Preussen

vom 24. Juni 1861 (publizirt am 10. August 1861), mit Gesetzeskraft vom 1. März 1862.

art. 60.

Mit dem 1. März 1862 treten die nachfolgenden Gesetze und Verordnungen nebst allen dieselben ergänzenden und erläuternden Bestimmungen ausser Kraft:

1. Die §§ 475 bis 712 und die §§ 1305 bis 2464 des achten Titels des zweiten Theils des Allgemeinen Landrechts, jedoch die §§ 1934 bis 2358 nur in soweit, als dieselben auf die Versicherungen gegen die Gefahren der Seeschifffahrt sich beziehen, ferner das schwedisch-pommersche Seerecht.

Allgemeines Landrecht. Theil II, Titel 8, § 1933:

Bei Stromschiffen finden gleiche Grundsätze statt (1911 bis 1931: Von Beschädigung der Seeschiffe durch An- und Uebersegeln, Antreiben und Stossen).

Anmerkung: Für Schaden aus Zusammenstoss von Stromschiffen normiren hiernach im Geltungsbereiche des Allgemeinen Landrechts die allgemeinen Vorschriften über Schadensersatz wegen Sachbeschädigung, s. Thl. I, Titel 6 § 2 bis 22 und Titel 3 § 12 bis 24.

h) Holstein und Schleswig

vom 5. Juli 1867, mit Gesetzeskraft vom 30. September 1867.

§ 78.

Die Bestimmungen der art. 736 bis 741, sowie die auf dieselben sich beziehenden Vorschriften im Buch V, Titel 12 des Handelsgesetzbuches finden auch auf den Zusammenstoss von Fluss- und Seeschiffen und von Flussschiffen untereinander Anwendung.

i) Lauenburg

vom 2. Oktober 1868, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1869.

§ 56.

Die Bestimmungen der art. 736 bis 741, sowie die auf dieselben sich beziehenden Vorschriften in Buch V, Titel 12 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches finden auch auf den Zusammenstoss von Fluss- und Seeschiffen und von Flussschiffen untereinander Anwendung.

k) Jadegebiet

vom 9. März 1870.

§ 1.

Die nachstehenden Vorschriften:

I. Das Gesetz, betreffend die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches in das vormalige Königreich Hannover vom 5. Oktober 1864, sowie die Bestimmungen, welche dieses Gesetz abändern oder ergänzen oder zur Ausführung desselben erlassen sind, — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

treten, so weit sie noch in Geltung bestehen, — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

in dem Jadegebiet — — — — — — — — in Kraft.

§ 8.

Alle diesem Gesetz entgegenstehenden Vorschriften werden aufgehoben.

3. Reichs-Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1896.

Erster Abschnitt.

Schiffseigner.

§ 1.

Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigenthümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.

§ 2.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen. Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§ 102 bis 116) herleitet, an der Durchführung des Anspruches nicht hindern, sofern er nicht beweist, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben vor.

§ 3.

Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme des Zwangslootsen.

§ 4.

Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:

3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Durch die vorstehende Bestimmung wird die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt. Der Schiffseigner haftet jedoch, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen durch fehlerhafte Führung

des Schiffes entstandenen Schaden ausschliesslich mit Schiff und Fracht, es sei denn, dass ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt.

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich.

Sechster Abschnitt.

Zusammenstoss von Schiffen, Bergung und Hülfeleistung.

§ 92.

In Bezug auf die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoss von Schiffen auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der art. 736 bis 741 des Handelsgesetzbuches mit der Maassgabe entsprechende Anwendung, dass an die Stelle des Rheders der Schiffseigner tritt.

Siebenter Abschnitt.

Schiffsgläubiger.

§ 102.

Die nachstehenden Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

(1—5. Oeffentliche Schifffahrtsabgaben, Heuerforderungen, Lootsengelder, Berge- und Hülfskosten und -Lohn, grosse Haverei-Beiträge, Nothkreditgeschäfte, Forderungen der Ladungsinteressenten und Reisenden wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegepäck.)

5. Die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3; § 4,3), auch wenn dieselbe Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

6. Die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft aus den Gesetzen über die Unfallversicherung, sowie den Gemeinden und Krankenkassen nach den Gesetzen über die Krankenversicherung gegen den Schiffseigner zustehen.

§ 103.

Die Schiffsgläubiger haben an dem Schiffe nebst Zubehör ein Pfandrecht mit der im § 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkung. Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar.

Die Befriedigung aus dem Pfande erfolgt, auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

Achter Abschnitt.

Verjährung.

§ 118.

Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

7. Die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3; § 4,3. § 7. § 92).

§ 119.

Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

II. Ausländische Gesetze.

1. Seehandelsgesetzbuch von Aegypten von 1875, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1876.

Dritter Titel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 30.

Jeder Schiffseigenthümer ist civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers haftbar, d. h. er ist verpflichtet, die aus Thun und Lassen des Schiffers entspringenden Schäden zu bezahlen, und an die von Letzterem eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie sich auf Schiff und Reise beziehen, gebunden.

Er kann in allen Fällen sich von den obgenannten Verbindlichkeiten, wenn sie nicht ausdrücklich auf seinen besonderen Befehl eingegangen sind, durch die Abtretung von Schiff und Fracht freimachen. Jedoch ist das Recht, die Abtretung vorzunehmen, demjenigen nicht verliehen, welcher gleichzeitig Schiffer und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

art. 31.

Die Eigenthümer der mit Ermächtigung der Regierung zum Kriege ausgerüsteten Schiffe sollen jedoch für die auf der See vom Kriegsvolke, welches auf ihren Schiffen sich befindet, oder von der Mannschaft verübten Vergehen und Räubereien nur bis zum Belaufe der Summe haften, für welche sie Bürgschaft gestellt haben, wofern sie nicht Theilnehmer oder Mitschuldige sind.

Die Bürgschaft soll 200 000 Piaster für jedes Schiff betragen, dessen Besatzung einschliesslich des Offizierkorps und der Kriegsmannschaft 150 Mann und weniger ausmacht, und 400 000 Piaster für die anderen.

Elfter Titel.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 192.

Dem Versicherten fallen zur Last:

alle Schäden und Verluste, welche sich an den versicherten Gegenständen durch zufällige Zusammenstösse ereignen, ausser bei gegentheiliger Abrede der Parteien.

art. 195.

Der Versicherer haftet nicht für Unredlichkeiten und sonstige Veruntreuungen und Verschulden des Schiffers und der Mannschaft, ausser bei gegentheiliger Abrede. Bildet das Schiff den Gegenstand der Versicherung und ist der Schiffer dessen Allein- oder Miteigenthümer, so ist die genannte Abrede bis zum Belaufe seines Schiffsantheils null und nichtig.

Zwölfter Titel.

Von Havereien.

Erster Abschnitt.

Von dem Begriffe, der Eintheilung und der Ordnung der Havereien.

art. 242.

Im Falle des Zusammenstosses von Schiffen wird, wenn das Ereigniss ein rein

zufälliges gewesen ist, der Schaden ohne Ersatzanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat.

Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden des einen der Kapitäne erfolgt ist, so wird der Schaden von demjenigen, welcher ihn verursacht hat, bezahlt.

Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden der beiden Kapitäne stattgefunden hat oder wenn Zweifel über die Ursachen, welche ihn hervorgerufen haben, obwalten, so wird der Schaden auf gemeinsame Kosten von den Schiffen, welche ihn zugefügt und erlitten haben, nach Verhältniss ihres betreffenden Werthes gebessert.

In diesen letzten beiden Fällen erfolgt die Schätzung des Schadens durch Sachverständige.

Vierzehnter Titel.

Unzulässigkeitseinreden.

art. 274.

Als unzulässig sind abzuweisen:

alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der durch Zusammenstoss an einem Orte, wo der Kapitän hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn er keinen Anspruch erhoben hat.

art. 275.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 48 Stunden erhoben und zugestellt sind und wenn auf sie binnen 31 Tagen seit ihrem Datum nicht eine gerichtliche Klage erfolgt ist.

2. Handelsgesetzbuch der Republik Argentina vom 5. Oktober 1889, in Kraft seit 1. Mai 1890.

Zweites Buch.

Von den Handelsverträgen.

Titel 14.

Von der befreienden Verjährung.

art. 852.

Es verjähren in einem Jahre, gezählt vom Tage der Protesterhebung oder der in dem bezüglichen Artikel angemerkten Reklamation, die Ersatzansprüche wegen der durch den Zusammenstoss von Schiffen verursachten Schäden.

Drittes Buch.

Von den Rechten und Pflichten, die aus der Schifffahrt entspringen.

Titel 2.

Von den Schiffseigenthümern, Mitrhedern und Korrespondentrhedern.

art. 878.

Der Rheder oder die Mitrheder eines Schiffes haften, jeder nach Verhältniss seines Antheils, civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers in allen auf Schiff und Reise bezüglichen Angelegenheiten.

— —

— —

Desgleichen haften sie für die Entschädigungen zu Gunsten Dritter, zu welchem ein Verschulden des Schiffers in Bewachung und Bewahrung der Güter, welche er an Bord empfangen hat, Anlass gegeben hat.

Sie haften nicht für die unerlaubten zur Umgehung der Gesetze von den Befrachtern begangenen Handlungen, auch wenn sie mit Wissen oder Einwilligung des Schiffers ausgeführt sind, unbeschadet der persönlichen Verantwortlichkeit des Letzteren.

art. 879.

Der Rheder oder die Mitrheder eines Schiffes haften ferner innerhalb der im vorhergehenden Artikel festgesetzten Grenzen sowohl für Verschuldung wie für die bezüglich Schiff oder Reise eingegangenen Verpflichtungen dessen, welcher an Stelle des Schiffers eingesetzt ist, auch wenn diese Einsetzung ohne Wissen des Rheders oder der Mitrheder zu Stande gebracht ist, und auch wenn der Schiffer keine Vollmacht zur Vornahme hatte, unbeschadet der persönlichen Verantwortlichkeit desselben in solchem Falle.

art. 880.

Die Haftung, auf welche sich die beiden vorstehenden Artikel beziehen, erlischt in allen Fällen durch Abandon des Schiffes mit sämmtlichem Zubehör und der verdienten oder auf der Reise, auf welche die Handlungen des Schiffers Bezug haben, zu verdienenden Fracht.

Der Abandon muss durch eine öffentliche Urkunde beweisbar gemacht werden.

Jeder Mitrheder wird seiner Haftpflicht durch Abandon seines Antheils in der vorgeschriebenen Form entschlagen.

Wenn der Eigenthümer oder einer der Mitrheder seine Interessen an Schiff oder Fracht hat versichern lassen, so gilt sein Anspruch gegen den Versicherer nicht als im Abandon mit einbegriffen.

art. 881.

Dem Eigenthümer oder Mitrheder, welcher gleichzeitig Kapitän des Schiffes ist, steht der Abandon nicht zu.

Ebensowenig ist der Abandon gestattet, wenn der Schiffer mit dieser seiner Eigenschaft diejenige eines Geschäftsführers oder Bevollmächtigten zur Verwaltung der Ladung und zur Vornahme dieser oder jener Handelsoperationen vereinigt.

Titel 9.

Von der Seeversicherung.

Kapitel 4.

Von den Rechten und Pflichten des Versicherers und des Versicherten.

art. 1207.

Für Rechnung des Versicherers laufen alle Verluste und Schäden, welche den versicherten Gegenständen zustossen durch zufälligen Zusammenstoss und überhaupt durch alle Unfälle und Gefahren der See, es sei denn, dass der Versicherer speziell von einer oder einigen Gefahren durch in die Polize eingerückte Klauseln sich freigezeichnet hat.

art. 1208.

Es sind nicht zu Lasten der Versicherer die Schäden, welche durch Handlungen des Versicherten oder aus einer der nachfolgenden Ursachen entstehen:

11. Baratterie des Schiffers oder der Mannschaft, ausgenommen im Falle gegentheiliger Vereinbarung in der Polize. Diese Vereinbarung ist nichtig, wenn die Versicherung vom Schiffer für eigene oder fremde Rechnung genommen ist. Baratterie heisst jede Handlung strafrechtlichen Charakters, welche im Widerspruch mit dem vermuthlichen Willen des Schiffsrheders vom Schiffer in Ausübung seiner Dienstverrichtungen oder von der Mannschaft oder von beiden vereint ausgeführt ist und aus welcher schwerer Schaden am Schiffe oder an der Ladung entspringt.

art. 1209.

Der Versicherer, welcher die Gefahren der Baratterie übernimmt, haftet für die aus der Baratterie des Schiffers oder der Mannschaft herrührenden Verluste oder Schäden, mögen sie nun die unmittelbare oder zufällige Folge sein, allemal, sobald der Schaden oder Verlust nachweislich in die Zeit der übernommenen Gefahren fällt, sowohl auf der Reise wie in den Häfen der Polize.

art. 1210.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden, welche dem Schiffe mangels genauer Beobachtung der Gesetze und Verordnungen zustossen. Jedoch entschlägt diese Unterlassung sie nicht der Haftung für die Schäden, welche aus derselben für die Ladung, die sie versichert haben, entsteht.

Titel 11.

Von Stössen und Zusammenstössen.

art. 1261.

Der durch einen Zusammenstoss in Folge Zufalls oder höherer Gewalt verursachte Schaden wird ohne Ersatzanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat, unbeschadet der gegen den Versicherer zuständigen Ansprüche.

art. 1262.

Stösst ein Schiff gegen ein anderes mit Absicht, aus Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft oder Mangels Beobachtung der Hafenverordnungen, so wird der ganze dem Schiffe oder seiner Ladung zugefügte Schaden von demjenigen Schiffer getragen, welcher den Zusammenstoss verursacht hat.

art. 1263.

Wenn die Schuld auf Seiten beider Schiffer oder der Personen beider Mannschaften war, so trägt jedes Schiff seinen Schaden. Sowohl in diesem Falle wie in dem des vorigen Artikels haften die Schiffer den Eigenthümern der Schiffe und der beschädigten Ladung, unbeschadet ihres etwaigen Regresses gegen die Offfziere und Personen der Mannschaft.

art. 1264.

Besteht ein Zweifel über die Ursachen des Zusammenstosses, so wird der von den Schiffen erlittene Schaden nach Abschätzung durch Sachverständige in eine einzige Masse vereinigt und unter Alle nach Verhältniss des verschiedenen Werthes der Schiffe getheilt. Der Schaden wird nach Art der grossen Haverei auf jedes Schiff vertheilt.

art. 1265.

Die Vorschriften dieses Titels finden gleichfalls Anwendung, wenn der Zusammenstoss zwischen mehr als zwei Schiffen stattgefunden hat.

Stösst ein Schiff, ohne dass ihm ein Versehen zur Last gelegt werden kann, und in Folge davon, dass es durch Versehen eines dritten Schiffes gerammt worden ist, mit einem anderen zusammen, so ruht die ganze Verantwortlichkeit auf diesem dritten Schiffe.

art. 1266.

Was die Ladung anlangt, so wird vermuthet, dass jeder Zusammenstoss zufällig war, so lange nicht Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft nachgewiesen wird. Solchen Falls wird der Schaden, welcher die Ladung getroffen hat, als besondere Haverei zu Lasten dessen, der sie erlitten hat, angesehen.

art. 1267.

Wird der Beweis erbracht, dass der Zusammenstoss von einem Verschulden oder einer Nachlässigkeit des einen der Schiffer oder beider herrührt, so soll der Schaden, welchen die Ladung erlitten hat, von dem Schiffer oder von beiden und ihren beiderseitigen Schiffen ersetzt werden.

art. 1268.

Die Klage auf Ersatz der aus einem Zusammenstoss von Schiffen entsprungenen Schäden ist nur zulässig, wenn binnen fünf Tagen vor der Obrigkeit des Unfallsortes oder des ersten angelaufenen Hafens Protest oder Reklamation erhoben worden ist.

Hinsichtlich der den Menschen oder Kaufmannsgütern zugefügten Schäden schadet der Mangel des Protestes denjenigen Interessenten nicht, welche sich nicht auf dem Schiffe befunden haben oder nicht in der Lage gewesen sind, ihren Willen kundzugeben.

art. 1269.

Alle durch Stösse oder Zusammenstösse herbeigeführten Schäden sollen von Sachverständigen abgeschätzt werden.

Sowohl im Falle des art. 1264 wie in allen sonstigen bezüglich Kollisionen sich ereignenden Fällen sollen die Zwistigkeiten dem Urtheile sachkundiger Schiedsmänner unterworfen werden, welche mit geringstmöglichem Aufschub zu bestimmen haben, welches der Schiffe Urheber des Schadens gewesen ist, indem sie sich nach den Bestimmungen der Hafenverordnungen und nach den Ortsgebräuchen und Gewohnheiten richten.

art. 1270.

Wenn nachweislich der Zusammenstoss auf hoher See stattgefunden hat und das gerammte Schiff sich in die Nothwendigkeit versetzt sieht, einen Nothhafen anzulaufen, um zu repariren, und auf der Fahrt dahin untergeht, so wird vermuthet, dass dieser Untergang durch den Zusammenstoss verursacht ist.

art. 1271.

Alle aus Zusammenstoss herrührenden Verluste gehören zur Klasse der besonderen Havereien, mit Ausnahme der Fälle des art. 1264 sowie des Falles, in welchem das Schiff, um grösseren Schaden zu vermeiden, seine Taue kappt und gegen ein anderes behufs eigener Rettung stösst. Die Schäden, welche das Schiff in solchem Falle erleidet, sollen auf Schiff und Fracht wie grosse Haverei in der im art. 1264 vorgeschriebenen Art vertheilt werden.

art. 1272.

In jedem Falle, in welchem nach den Bestimmungen dieses Titels die Haftung wegen Verschuldens, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit auf den Schiffer fällt, hat der Schiffer, wenn das Schiff einen Lootsen an Bord gehabt hat, das Recht, von diesem den Ersatz, welchen zu zahlen er verurtheilt worden ist, zu fordern.

art. 1273.

In allen Fällen des Zusammenstosses von zwei oder mehr Schiffen ist es die Pflicht des Schiffers oder jedweder anderen Person, unter deren Befehl das Schiff steht, sobald es ohne Gefahr für sein Schiff, seine Mannschaft und Passagiere geschehen kann, nahe bei dem anderen Schiff zu bleiben, bis er sich davon überzeugt hat, dass sein Beistand bereits überflüssig ist, und diesem Schiffe, dessen Mannschaft und Passagieren alle mögliche und dienliche Hilfe zu leisten, um sie aus jeder vom Zusammenstosse herrührenden Gefahr zu retten.

Wenn der Schiffer oder jede sonstige Person, unter deren Befehl das Schiff sich befindet, sich nicht nach diesen Vorschriften richtet, so wird bis zum Beweise des Gegentheils angenommen, dass er den Zusammenstoss durch ein falsches Manöver, Nachlässigkeit oder Mangel an Sorgfalt veranlasst hat, und er soll dann überdies die Strafe erleiden, welche in dem Handelsmarinegesetze (Seemannsordnung) oder im (Straf-) Gesetze festgesetzt ist.

Vertrag zwischen Argentina, Paraguay, Peru, Uruguay, Brasilien, Chile vom Jahre 1889 über internationales Handelsrecht.

Titel 4.

Von Schiffszusammenstössen und Schiffbrüchen.

art. 11.

Für den Zusammenstoss von Schiffen ist das Gesetz des Landes maassgebend, in dessen Gewässern jener sich ereignet. Solche Zusammenstösse bleiben der Rechtsprechung der Gerichte dieses Landes unterworfen.

art. 12.

Kommt der Zusammenstoss in Gewässern vor, welche der Jurisdiktion nicht unterliegen, so ist das Gesetz der Nation der Matrikel des Schiffs anwendbar.

Sind die Schiffe bei verschiedenen Nationen immatrikulirt, so entscheidet das Gesetz desjenigen Staates, welches dem Beklagten am günstigsten ist.

Im Falle des vorstehenden Absatzes gebührt die Entscheidung den Gerichten des Landes, welches sie zuerst erreichen.

Erreichen die Schiffe Häfen, welche in verschiedenen Ländern belegen sind, so überwiegt die Zuständigkeit der Obrigkeiten, welche zuerst den Thatbestand prüfen.

3. Gesetz vom 21. August 1879, enthaltend das zweite Buch des Handelsgesetzbuches von Belgien.

Zweiter Titel.

Von den Schiffseigenthümern und der Schiffsbesatzung.

Erstes Kapitel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 7.

Jeder Schiffseigenthümer ist civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers

haftbar und an die von Letzterem abgeschlossenen Verbindlichkeiten, soweit sie sich auf Schiff und Reise beziehen, gebunden.

Er kann sich in allen Fällen von diesen Verbindlichkeiten durch die Abtretung von Schiff und Fracht frei machen.

Jedoch ist die Befugniss, sich durch die Abtretung zu entfreien, demjenigen nicht verliehen, welcher gleichzeitig Schiffer und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

Der Regress des Eigenthümers oder der Miteigenthümer gegen ihre Versicherer ist in der Abtretung nicht mit enthalten.

Siebenter Titel.

Von Seeversicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 178.

Dem Versicherer fallen zur Last alle Schäden und Verluste aus Zusammenstössen.

art. 184.

Der Versicherer haftet für Unredlichkeiten und Verschuldungen des Schiffers und der Mannschaft (bekannt unter dem Namen: baraterie du patron), ausser bei Verabredung des Gegentheils. Er haftet nicht für Unredlichkeiten des vom Versicherten gewählten Kapitäns, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Achter Titel.

Vom Zusammenstoss.

art. 228.

Im Falle des Zusammenstosses von Schiffen werden, wenn das Ereigniss ein rein zufälliges oder durch Akte höherer Gewalt hervorgerufen war, die Schäden ohne Ersatzanspruch von den Sachen, welche dieselben erlitten haben, getragen. Wenn der Zusammenstoss durch ein Verschulden verursacht ist, so werden alle Schäden von dem Schiffe getragen, an dessen Bord das Versehen begangen ist.

Die Gegenwart von Lootsen hindert die in dem vorhergehenden Absatze festgesetzte Haftung nicht.

art. 229.

Wenn an Bord der beiden Schiffe ein Fehler begangen ist, so wird eine Masse aus den Schäden gemacht und diese werden von beiden Schiffen im Verhältniss der Schwere, welche den gegenseitig als Ursachen des Ereignisses festgestellten Fehlern beiwohnt, getragen.

art. 230.

Der Rückgriff gegen das ansegelnde Schiff wird in der Person seines Kapitäns oder seiner Eigenthümer ausgeübt.

Der Kapitän trägt nur dann persönlich die Verantwortlichkeit, wenn auf seiner Seite ein Verschulden oder eine Nachlässigkeit vorlag.

art. 231.

Die von dem Kapitän oder dem Eigenthümer des angesegelten Schiffes angestellte Klage bewahrt die Rechte der Schiffsmannschaft, dritter Befrachter, der Passagiere und aller sonstigen Betheiligten.

In Ermangelung des Eigenthümers oder Kapitäns kann die Klage von allen Betheiligten angestrengt werden.

Neunter Titel.

Von Unzulässigkeitseinreden und der Verjährung.

art. 232.

Als unzulässig werden abgewiesen:

Alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der durch Zusammenstoss an einem Orte, wo der Kapitän hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn derselbe keinen Anspruch erhoben hat.

art. 233.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht innerhalb 24 Stunden, ausschliesslich der Feiertage, erhoben und zugestellt sind, und wenn auf sie binnen Monatsfrist seit ihrem Datum nicht eine gerichtliche Klage erfolgt ist.

Allein in dem Falle, in welchem der Zusammenstoss den gänzlichen Verlust des Schiffes verursacht hat, beträgt die Frist der Zustellung einen Monat, beginnend mit dem Tage, an welchem die Betheiligten Kenntniss von dem Ereignisse erhalten haben.

4. Handelsgesetzbuch des Kaiserreiches (jetzt Republik) Brasilien vom $\frac{\text{25. Juni}}{\text{1. Juli}}$ 1850.

Erster Theil.

Vom Handel im Allgemeinen.

Achtzehnter Titel.

Von der Verjährung.

art. 449.

Desgleichen verjähren mit Ablauf eines Jahres:

3. Die Klagen wegen Fracht und Kaplaken, Liege- und Ueberliegetagen, und diejenigen wegen besonderer Havereien, vom Tage der Uebergabe der Ladung gerechnet.

Zweiter Theil.

Vom Seehandel.

Zweiter Titel.

Von den Eigenthümern, Theilhabern und Kassirern der Schiffe.

art. 494.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Dieselben Eigenthümer und Theilhaber sind insgesammt (solidarisch) für die Schäden verhaftet, welche der Kapitän einem Dritten durch den Mangel an der Sorgfalt, die er für gute Bewahrung, Verpackung und Erhaltung der an Bord erhaltenen Güter (art. 512) aufzuwenden hat, verursacht.

Die Haftung endet, wenn jene das Schiff und die verdiente und auf der bezüglichen Reise zu verdienende Fracht abtreten. Demjenigen Eigenthümer oder Theilnehmer, welcher zu gleicher Zeit Kapitän des Schiffes ist, ist die Abtretung nicht erlaubt.

Dritter Titel.

Von den Kapitänen oder Schiffsführern.

art. 529.

Der Kapitän haftet für alle Verluste und Schäden, welche durch seine Schuld, Versäumniss oder Unerfahrenheit dem Schiffe oder der Ladung zustossen, unbeschadet der Strafklagen, für welche seine Untreue oder Arglist etwa Raum giebt (art. 608).

Fünfter Titel.

Von Vertrag und Heuer der Offiziere und Leute der Schiffsbesatzung, ihren Rechten und Pflichten.

art. 565.

Schiff und Fracht haften den Ladungseigenthümern für die Schäden, welche sie durch Vergehen, Schuld oder schuldvolle Unterlassung des Kapitäns oder Schiffsvolkes erleiden, falls diese im Schiffsdienste begangen sind, unbeschadet der Ansprüche der Schiffseigenthümer gegen den Kapitän und derjenigen dieses gegen das Schiffsvolk.

Der Lohn des Kapitäns und die Heuer der Mannschaft sind für diese Ansprüche speziell verpfändet.

Sechster Titel.

Von Schiffsbefrachtungen.

Drittes Kapitel.

Von den Rechten und Pflichten des Verfrachters und Befrachters.

art. 608.

Der Kapitän ist dem Schiffseigenthümer, dem Befrachter und den Abladern für Verluste und Schäden verantwortlich, wenn durch seine Schuld das Schiff bei der Abfahrt, während der Reise oder an seinem Bestimmungsort beschlagnahmt oder zurückgehalten wird.

Achter Titel.

Von den Seeversicherungen.

Fünftes Kapitel.

Von den gegenseitigen Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 711.

Der Versicherer haftet nicht für Schaden oder Haverei, welche durch Schuld des Versicherten oder durch eine der folgenden Ursachen entsteht:

12. Pflichtwidrigkeit (Baratterie) des Schiffers oder der Mannschaft, ausgenommen, wenn eine gegentheilige Abrede in der Polize getroffen ist. Diese Abrede ist ungültig, wenn die Versicherung vom Schiffer für eigene oder fremde Rechnung oder von einem Dritten für Rechnung des Schiffers abgeschlossen ist.

art. 712.

All und jede ihrer Natur nach verbrecherische, vom Schiffer bei Ausübung seines Dienstes, oder vom Schiffsvolk oder von einem wie vom anderen gemeinsam im Widerspruche mit dem muthmaasslichen rechtlichen Willen des Schiffseigenthümers

begangene Handlung, aus welcher dem Schiff oder der Ladung ein schwerer Schaden erwächst, ist Pflichtwidrigkeit.

Elfter Titel.
Von dem durch Zusammenstoss verursachten Schaden.

art. 749.

Wenn ein Schiff mit einem anderen zusammengestossen ist, so soll der gesammte dem angerannten Schiffe und seiner Ladung verursachte Schaden von demjenigen bezahlt werden, welcher den Zusammenstoss verursacht hat, falls solcher Zusammenstoss aus Mangel der Beobachtung der Hafenordnung, Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder der Schiffsmannschaft sich ereignet hat, indem die Schätzung durch Schiedsrichter stattfindet.

art. 750.

Alle Fälle von Zusammenstössen sollen mit möglichst geringem Aufschub von Sachverständigen entschieden werden, welche darüber urtheilen, welches der Schiffe der Schadensstifter war, indem sie sich nach der Hafenordnung, den Ortsgebräuchen und dem Ortsverfahren richten.

Falls die Schiedsrichter erklären, dass sie mit Sicherheit nicht beurtheilen können, welches Schiff das schuldige war, trägt jedes den Schaden, welchen es erlitten hat.

art. 751.

Wenn der Zusammenstoss auf der hohen See sich ereignet und das angerannte Schiff gezwungen ist, einen Hafen aufzusuchen, um repariren zu können, und bei dieser Kursänderung vergeht, so wird der Untergang des Schiffes als durch den Zusammenstoss verursacht angesehen.

art. 752.

Alle aus einem Zusammenstosse entstehenden Verluste gehören zur Klasse der besonderen oder einfachen Havereien. Ausgenommen ist der einzige Fall, in welchem das Schiff, um einen grösseren Schaden durch einen Zusammenstoss zu vermeiden, seine Taue schlippt und mit dem anderen Schiffe zum Zwecke der eigenen Rettung zusammenstösst. (764.)

Die Schäden, welche das Schiff und die Ladung in diesem Falle erleiden, werden auf Schiff, Fracht und Ladung in grosser Haverei vertheilt.

Dreizehnter Titel.
Von den Havereien.
Erstes Kapitel.
Von der Natur und Eintheilung der Havereien.

art. 765.

Als grosse Haverei werden nicht angesehen, selbst wenn sie freiwillig und auf begründete Beschlüsse hin zum Besten des Schiffes und der Ladung gemacht wurden, die durch einen Fehler des Schiffes oder durch Schuld oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder des Schiffsvolkes verursachten Ausgaben. Alle diese Ausgaben sind zu Lasten des Kapitäns oder des Schiffes (art. 565).

5. Handelsgesetzbuch der Republik Chile vom 23. November 1865, in Kraft seit dem 1. Januar 1867.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Von Kauffahrteischiffen, ihren Eigenthümern und Miteigenthümern.

§ 1.

Von Kauffahrteischiffen.

art. 823.

Das Wort „Schiff" bezeichnet den Rumpf, Kiel, die Takelage und das Zubehör jedes Hauptfahrzeuges — mag sein Name und seine Grösse sein, welche sie wolle, und mag es ein Segel-, Ruder- oder Dampfschiff sein.

Zweiter Titel.

Von den Personen, welche Seehandel betreiben.

§ 1.

Vom Rheder oder Ausrüster.

art. 865.

Der Rheder ist verpflichtet:

4. civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers oder der Schiffsmannschaft zu haften, mögen diese Handlungen ein Delikt oder Quasidelikt bilden oder mögen sie ein blosses Versehen darstellen.

art. 873.

Die in No. 4 des art. 865 festgesetzte Haftung trifft den Rheder, wenn er gleich nicht Schiffseigenthümer ist.

Der Rheder hat in jedem Falle das Recht, von dem Schuldigen die gebührende Entschädigung zu fordern.

art. 879.

Der Rheder, mag er nun Schiffseigenthümer sein oder nicht, kann sich von der Haftung für die Handlungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft und von den durch diesen eingegangenen Verbindlichkeiten befreien, indem er das Schiff und die nach Maassgabe der Reise, auf welche jene Handlungen und Verbindlichkeiten sich beziehen, verdienten und zu verdienenden Frachtgelder abtritt. Der Rheder, ob Fremder oder Miteigenthümer, bleibt durch die Abtretung verpflichtet, den Eigenthümer oder Theilhaber am Schiffe vollständig zu entschädigen.

art. 880.

Gehört dem Rheder die Ladung, so ist er zur Abtretung derselben nicht verpflichtet. Er muss aber dafür die entsprechende, von Sachverständigen abgeschätzte Fracht an die Gläubiger bezahlen. Auch ist er nicht verpflichtet, die Entschädigung abzutreten, welche er etwa von den Versicherern des Schiffes erhält.

art. 882.

Der Rheder, ob Eigenthümer oder Theilhaber, welcher gleichzeitig Kapitän des Schiffes ist, kann sich durch die Abtretung nicht der Haftung für seine eigenen Handlungen oder für die von ihm eingegangenen Verbindlichkeiten entschlagen.

Fünfter Titel.

Von den Gefahren und Schäden der Beförderung zur See.

§ 4.

Von der besonderen Haverei.

art. 1126.

(Die besondere Haverei trägt der Eigenthümer der Sache.)

art. 1127.

Ausgenommen von der vorstehenden Regel sind:

5. die Schäden, welche ein Zusammenstoss von zweifelhafter Zurechenbarkeit den Schiffen, welche zusammengestossen oder ineinander festgefahren sind, zufügt.

In allen vorstehenden Fällen soll die Haverei durch Beiträge der Betheiligten gedeckt werden.

§ 5.

Von dem Zusammenstoss.

art. 1129.

Der durch zufälligen Zusammenstoss verursachte Schaden wird ohne Entschädigungsanspruch von dem Schiffe, welches ihn erlitten hat, getragen, vorbehaltlich der etwa bestehenden Versicherung.

art. 1130.

Wenn der Zusammenstoss durch Arglist, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Kapitäns oder der Mannschaft eines der Schiffe, welche zusammengestossen sind, verursacht war, so soll dieser Schaden durch den Schuldigen ersetzt werden.

War er durch das Verhalten beider Kapitäne oder beider Schiffsmannschaften verursacht, so trägt jedes Schiff den Schaden, welcher ihm zugestossen ist.

art. 1131.

Im Falle eines verschuldeten Zusammenstosses haftet der Kapitän für die Havereien des Schiffes und der Ladung, unbeschadet seines Rechtes gegen die Offiziere und Mannschaft, sofern der Zusammenstoss ihnen beigemessen werden kann.

art. 1132.

Wenn der Zusammenstoss sich ereignet, während das Schiff von einem Hafenlootsen geführt wird, so kann der zur Zahlung der Haverei verurtheilte Kapitän von diesem die entsprechende Schadloshaltung fordern.

art. 1133.

Im Falle eines Zweifels über die Ursache des Zusammenstosses theilen sich die Schiffe, welche zusammengestossen sind, den Schaden zur Hälfte.

art. 1134.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war. Jedoch wird er als von Seiten des Kapitäns des Schiffes verschuldet angesehen, welcher in einem der folgenden Fälle kollidirt:

1. wenn das Schiff unter Nichtbefolgung der Vorschriften und Gebräuche des Hafens schlecht verankert war oder wenn es auf seinen Ankern nicht die nothwendigen Bojen hatte;
2. wenn das Schiff Nachts die Anker lichtet, ohne vorgängig durch Ausklariren segelfertig geworden zu sein, oder unter vollen Segeln in die Nähe eines anderen, welches vor Anker oder am Ufer liegt, fährt;

3. wenn das Schiff bei der Einfahrt in einen Hafen einem anderen, welches ihm vorsegelt, einen Vorsprung abgewinnen will, oder wenn es beim Auslaufen dem Schiffe, welches in den Hafen einsegelt, nicht aus dem Wege geht;
4. wenn es in einer solchen Richtung, dass es mit einem anderen in einem Durchschnittspunkte zusammentreffen kann, vor dem Winde oder mit Backstagswind segelnd nicht die zur Verhütung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmassregeln ergreift;
5. wenn das Schiff, der Punkt des Zusammenstosses sei welcher er wolle, während der Nacht keine Laterne mit brennendem Lichte führte.

art. 1135.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse auf der Fahrt nach einem Hafen, um seine Havereien auszubessern, untergeht, so wird vermuthet, dass der Untergang durch jenen Unfall verursacht ist.

Siebenter Titel.
Von der Seeversicherung.

§ 3.
Pflichten und Rechte des Versicherers.

art. 1260.

Die Versicherer haften nicht für Schäden oder Verluste, welche aus irgend einer der folgenden Ursachen entstanden sind:

6. Betrug oder Schuld von Seiten des Schiffers oder der Mannschaft, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Diese Vereinbarung ist verboten, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Theilhaber ist.

Achter Titel.
Von der Verjährung der dem Seehandel eigenthümlichen Verbindlichkeiten und von der Unzulässigkeitseinrede einiger besonderer Klagen.

§ 2.
Von der Unzulässigkeitseinrede.

art. 1319.

Als unzulässig sind abzuweisen:

3. die auf Ersatz der durch Zusammenstoss verursachten Haverei gerichtete Klage, wenn der Kapitän nicht rechtzeitig Protest erhoben hat.

Diese Bestimmung gilt nicht für den Fall, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes zur Folge hat.

art. 1320.

Die in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Proteste sind wirkungslos:

1. wenn sie nicht binnen 24 Stunden im Falle der No. 3 erhoben und zugestellt sind;
2. wenn, nachdem sie in den genannten Fristen erhoben und zugestellt sind, nicht binnen zwei Monaten seit dem Datum des betreffenden Protestes eine Klage anhängig gemacht wird.

art. 1322.

Die 24 Stunden laufen im Falle des Zusammenstosses, mag der Ort, wo derselbe sich ereignet, sein wo er wolle, vom ersten Augenblicke an, in welchem der Schiffer Protest erheben konnte.

6. Die vom Tautai von Shangai entworfenen **Regulationen**, betreffend Vermeidung von Zusammenstössen fahrender und stillliegender Schiffe in engen Meerestheilen, Strömen und Flüssen, die Pflicht der Hülfeleistung, die Ersatzpflicht und Grundsätze für die richterliche Entscheidung (1882?).

IV.

Bestimmungen über die Ersatzpflicht.

§ 1.

Wenn zwei Schiffe zusammenstossen und zwar durch Verschulden des einen der Schiffe, während das andere daran schuldlos war: so soll das den Zusammenstoss verschuldende Schiff, Schadensersatz zu leisten, verpflichtet sein. Ist der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so findet ein gegenseitiger Anspruch auf Ersatz nicht statt. Ist der Zusammenstoss durch unvermeidliche Umstände und ohne Verschulden der beiderseitigen Schiffsbesatzungen herbeigeführt, so sind die Schiffe gleichfalls nicht ersatzpflichtig.

§ 2.

Wenn zwei Schiffe zusammenstossen und entweder Schiff und Ladung beschädigt oder nur das Schiff beschädigt und die Ladung unbeschädigt oder nur die Ladung beschädigt ist, nicht aber das Schiff: so soll nach Maassgabe der Umstände, welche den Zusammenstoss herbeigeführt haben, der Rheder des schuldigen Schiffes, die gesetzmässig abgeschätzte Entschädigungssumme für Schiff und Waaren zu ersetzen, verpflichtet sein.

§ 3.

Gehen bei einem Zusammenstoss von Schiffen Menschenleben verloren, so soll pro Kopf ein Schmerzensgeld von 100 Taels entrichtet werden. Tragen Menschen dabei Verwundungen davon, die keinen tödtlichen Ausgang nehmen, so sollen pro Kopf 50 Taels Kurkosten entrichtet werden.

Tritt in Folge einer Verwundung nachträglich der Tod ein, so sollen noch fernere 50 Taels nachgezahlt werden. Falls so Betroffene dem Beamtenstande angehören, so soll die Summe angemessen erhöht werden.

§ 4.

Es kann sich bei einem Zusammenstoss von Schiffen der Fall ereignen, dass durch den Zusammenstoss des einen Schiffes mit einem zweiten der Zusammenstoss dieses zweiten Schiffes mit einem dritten verursacht wird und dass sich dieses Zusammenstossen noch auf mehrere andere Schiffe hintereinander fortpflanzt. Ist in einem solchen Falle der Zusammenstoss durch das erstere Schiff verschuldet, so ist das erstere Schiff für die Beschädigung, welchen das zweite und alle übrigen Schiffe etwa erlitten haben, aufzukommen verpflichtet.

§ 5.

Die Entschädigungssumme, welche für eine Kollision zu entrichten ist, ist von dem Rheder resp. dem Kapitän aufzubringen. Was die Höhe dieser Entschädigungs-

summe angeht, so soll dieselbe den Verkaufswerth des eigenen Schiffes zuzüglich der Summe der diesmal verdienten Fracht nicht übersteigen, und soll über diese hinaus der Rheder mit seinem Privatvermögen nicht haftbar sein und nicht mit demselben in Anspruch genommen werden können.

§ 6.

Die Eigenthümer der Ladung beider Schiffe sind bei einem Zusammenstosse für den Schaden nicht haftbar und nicht verpflichtet, auch nur einen Theil der Entschädigungssumme zu tragen.

Falls das Schiff sich unter Führung eines Lootsen befindet, und alsdann ein Zusammenstoss stattfindet, welcher durch Verschulden des Lootsen entstanden ist: so darf derselbe angehalten werden, einen Theil der Entschädigungssumme zu tragen.

V.

Grundsätze für die richterliche Entscheidung.

§ 1.

Wenn ein durch Zusammenstoss beschädigtes Schiff, gleichviel ob augenblicklich oder nach Verlauf einiger Zeit, untergeht, so soll in jedem Falle die Entscheidung davon ausgehen, dass das Untergehen eine Folge des Zusammenstosses gewesen sei. Die Umstände können im Augenblicke des Zusammenstosses sehr verschiedener Natur sein. Deshalb müssen die Gründe desselben auf das Sorgfältigste untersucht und muss gemäss den in Kraft befindlichen gemeinsamen chinesischen und ausländischen Bestimmungen zur Verhütung des Zusammenstosses von Schiffen entschieden werden, durch wessen Versehen der Zusammenstoss stattgefunden hat, und der Schuldige je nach den Umständen zum Ersatze verurtheilt werden.

§ 2.

Was den Ersatz des Schiffes und der Waaren betrifft, so soll der Werth derselben von den Behörden nach genauer Untersuchung abgeschätzt und keineswegs die eingereichte Forderung des Kapitäns als maassgebend angesehen werden.

§ 3.

Wenn der Rheder und der Kapitän wirklich nicht im Stande sind, die durch den Zusammenstoss entstandene Schadensrechnung vollständig zu bezahlen, und es unter keiner Gestalt möglich ist, das Geld einzutreiben: so sollen die chinesischen Behörden vereint mit den fremden Behörden die Sache genau untersuchen und sich je nach Maassgabe der Umstände dahin einigen, die Summe aus Mitleiden herabzusetzen.

§ 9.

Wenn zwei Schiffe zusammenstossen, welche beide Eigenthum von Chinesen sind, so muss die Sache durch chinesische Beamte untersucht und erkannt werden.

Falls beide Eigenthum von Fremden sind, so sollen die fremden Beamten die Untersuchung leiten und das Erkenntniss aussprechen.

Gehört eines der beiden Schiffe einem Chinesen, das andere einem Fremden, so sollen die chinesischen Behörden vereint mit den fremden Behörden die Sache entscheiden.

Falls ein Schiff einem Fremden gehört, dessen Nation keine Vertretung in China hat, so können die chinesischen Behörden einen oder zwei Konsuln der Vertrags-

mächte auffordern, mit ihnen vereint die Sache zu untersuchen und nach Uebereinkommen zu entscheiden.

Falls sich der betreffende Eigenthümer des fremden Schiffes nicht in das Erkenntniss fügen will, so bleibt es ihm überlassen, in seiner Heimath die Klage anzubringen, und können dann die betreffenden Beamten seines Landes weitere Maassregeln ergreifen.

§ 10.

Falls sich ein Fremder in das Innere des chinesischen Reiches begiebt, sei es zu seinem Vergnügen oder sei es in Handelsangelegenheiten, und sich dort zu seinem Gebrauche ein chinesisches Schiff miethet, so wird es, sollte ein Zusammenstoss mit einem anderen chinesischen Schiffe stattfinden, da es sich um zwei chinesische Schiffe handelt, in diesem Falle nur den chinesischen Beamten zukommen, die Sache zu untersuchen und zu entscheiden, und Fremde dürfen sich nicht in den Prozess mischen, um dem einen Theile beizustehen.

Falls durch den Zusammenstoss Fremden gehörige Waaren verloren gegangen sind und deshalb ein Ersatzanspruch erhoben wird: so sollen die chinesischen Behörden denselben vereint mit den fremden Behörden mit Gerechtigkeit erledigen.

7. Handelsgesetzbuch für die vereinigten Staaten von Colombia (früher Neu-Granada) vom 11. Juli 1870, modifizirt durch das Gesetz vom 11. März 1873.

Zweiter Titel.
Von den Kauffahrteischiffen und ihren Eigenthümern und Miteigenthümern.

Erstes Kapitel.
Von den Kauffahrteischiffen.

art. 5.

Das Wort „Schiff“ umfasst Rumpf, Kiel, Takelwerk und Zubehör eines jeden Hauptfahrzeuges, — einerlei, welche Benennung und Grösse es hat und ob es durch Segel, Ruder oder Dampf getrieben wird.

Dritter Titel.
Von den im Seehandel vorkommenden Personen.

Erstes Kapitel.
Vom Schiffsrheder oder Ausrüster.

art. 53.

Schiffsrheder oder Ausrüster heisst diejenige Person, welche ein Schiff — mag dasselbe in ihrem Eigenthum stehen oder nicht — auftakelt, ausrüstet und im eigenen Namen und für eigene Rechnung und Gefahr aussendet, den Gewinn, welchen es abwirft, einnimmt und alle daran haftenden Lasten trägt.

art. 56.

Der Rheder ist verpflichtet:

4. civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers oder der Schiffsmannschaft zu haften, mögen diese Handlungen ein Delikt oder ein Quasidelikt bilden oder mögen sie ein blosses Versehen darstellen.

art. 64.

Die in No. 4 des art. 56 festgesetzte Haftung trifft den Rheder, wenn er gleich nicht Schiffseigenthümer ist.

Der Rheder hat in jedem Falle das Recht, von dem Schuldigen die gebührende Entschädigung zu fordern.

art. 70.

Der Rheder, mag er nun Schiffseigenthümer sein oder nicht, kann sich von der Haftung für die Handlungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft und von den durch diesen eingegangenen Verbindlichkeiten befreien, indem er das Schiff und die nach Maassgabe der Reise, auf welche jene Handlungen und Verbindlichkeiten sich beziehen, verdienten und zu verdienenden Frachtgelder abtritt.

Der Rheder, ob Fremder oder Miteigner, bleibt durch die Abtretung verpflichtet, den Eigenthümer oder Theilhaber am Schiffe vollständig zu entschädigen.

art. 73.

Der Rheder, ob Eigenthümer oder Theilhaber, welcher gleichzeitig Kapitän des Schiffes ist, kann sich durch die Abtretung nicht der Haftung für seine eigenen Handlungen oder für die von ihm eingegangenen Verbindlichkeiten entschlagen.

Sechster Titel.
Von den Gefahren und Schäden der Beförderung zur See.

Erstes Kapitel.
Von der Haverei im Allgemeinen.

Abschnitt IV.
Von der besonderen Haverei.

art. 318.

(Der Eigenthümer der Sache trägt die besondere Haverei.)

art. 319.

Von der vorstehenden Vorschrift sind ausgenommen:

5. die Schäden, welche der Zusammenstoss von zweifelhafter Zurechenbarkeit den Schiffen, welche gegen einander stossen oder sich in einander verwickeln, zufügt.

In allen vorstehenden Fällen soll die Haverei durch Beiträge der Betheiligten gedeckt werden.

Zweites Kapitel.
Von dem Zusammenstoss, dem Anlaufen eines Nothhafens, dem Schiffbruche und der Strandung.

Erster Abschnitt.
Von dem Zusammenstosse.

art. 321.

Der durch zufälligen Zusammenstoss verursachte Schaden wird ohne Entschädigungsanspruch von dem Schiffe, welches ihn erlitten hat, getragen, vorbehaltlich der etwa bestehenden Versicherung.

art. 322.

Wenn der Zusammenstoss durch Arglist, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Kapitäns oder der Mannschaft eines der Schiffe, welche zusammengestossen sind, verursacht war, so soll dieser Schaden durch den Schuldigen ersetzt werden.

War er durch Verhalten beider Kapitäne oder beider Schiffsmannschaften verursacht, so trägt jedes Schiff den Schaden, welcher ihm zugestossen ist.

art. 323.

Im Falle eines verschuldeten Zusammenstosses haftet der Kapitän für die Havereien des Schiffes und der Ladung, unbeschadet seines Rechtes gegen die Offiziere und die Mannschaft, sofern der Zusammenstoss ihnen beigemessen werden kann.

art. 324.

Wenn der Zusammenstoss sich ereignet, während das Schiff von einem Hafenlootsen geführt wird, so kann der zur Zahlung der Haverei verurtheilte Kapitän von diesem die entsprechende Schadloshaltung fordern.

art. 325.

Im Falle eines Zweifels über die Ursache des Zusammenstosses theilen sich die Schiffe, welche zusammengestossen sind, den Schaden zur Hälfte.

art. 326.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war.

Jedoch wird er als von Seiten des Kapitäns des Schiffes verschuldet angesehen, welches in einem der folgenden Fälle kollidirt:

1. wenn das Schiff unter Nichtbefolgung der Vorschriften und Gebräuche des Hafens schlecht verankert war oder wenn es auf seinen Ankern nicht die nöthigen Bojen hatte;
2. wenn das Schiff Nachts die Anker lichtet, ohne vorgängig durch Ausklariren segelfertig geworden zu sein, oder unter vollen Segeln in die Nähe eines anderen, welches vor Anker oder am Ufer liegt, fährt;
3. wenn das Schiff bei der Einfahrt in einen Hafen einem anderen, welches ihm vorsegelt, einen Vorsprung abgewinnen will, oder wenn es beim Auslaufen dem Schiffe, welches in den Hafen einsegelt, nicht aus dem Wege geht;
4. wenn es in einer solchen Richtung, dass es mit einem anderen in einem Durchschnittspunkte zusammentreffen kann, vor dem Winde oder mit Backstagswind segelnd nicht die zur Verhütung des Zusammenstosses nothwendigen Vorsichtsmaassregeln ergreift.

art. 327.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse auf der Fahrt nach einem Nothhafen, um seine Havereien auszubessern, untergeht, so wird vermuthet, dass der Untergang durch jenen Unfall verursacht ist.

Achter Titel.
Von der Seeversicherung.

Zweites Kapitel.
Pflichten und Rechte aus der Versicherung.

Erster Abschnitt.
Pflichten und Rechte des Versicherers.

art. 453.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden oder Verluste, welche von einer der nachstehenden Ursachen herrühren:

6. böser Absicht oder Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft, wenn nichts anderes vereinbart ist. Diese Vereinbarung ist verboten, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Theilhaber ist.

Zehnter Titel.

Von der Verjährung der dem Seehandel eigenthümlichen Verbindlichkeiten.

art. 526.

Als unzulässig sind abzuweisen:

3. die auf Ersatz der durch Zusammenstoss verursachten Havereien gerichtete Klage, wenn der Kapitän nicht rechtzeitig Protest erhoben hat.

Diese Bestimmung gilt nicht für den Fall, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes zur Folge hat.

Anmerkung.

(Die Verjährung bestimmt sich in diesem letzteren Falle nach den einzelnen Partikularrechten der Bundesstaaten. art. 532.)

art. 527.

Die in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Proteste sind wirkungslos:

1. wenn sie nicht binnen 24 Stunden im Falle der No. 3 erhoben und zugestellt sind;
2. wenn, nachdem sie in den genannten Fristen erhoben und zugestellt sind, nicht binnen 2 Monaten seit dem Datum des betreffenden Protestes eine Klage anhängig gemacht wird.

art. 529.

Die 24 Stunden laufen im Falle des Zusammenstosses, mag der Ort, wo derselbe sich ereignete, sein, wo er will, vom ersten Augenblicke an, in welchem der Kapitän Protest erheben konnte.

8. Handelsgesetzbuch der Republik Costa-Rica vom Jahre 1850.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Zweiter Titel.

Von den Rhedern.

art. 570.

Ebensowenig besteht eine Haftung des Rheders für die Ausschreitungen des Schiffers und der Mannschaft während der Reise, indem der Rechtsweg nur gegen die Person und das Vermögen des Urhebers offen ist.

Dritter Titel.

Von den besonderen Verträgen des Seehandels.

Abschnitt III.

Von den Seeversicherungen.

§ 3.

Von den Verpflichtungen zwischen dem Versicherer und dem Versicherten.

art. 801.

Es laufen für Rechnung und Gefahr des Versicherers alle Verluste und Schäden,

welche die versicherten Gegenstände durch zufälligen Zusammenstoss erleiden.

art. 802.

Die Havereien, welche aus folgenden Ursachen entstehen, sind nicht für Rechnung der Versicherer: — — — — — — — — — — — — durch Baraterien des Schiffers oder der Mannschaft, falls nicht ausdrücklich das Gegentheil vereinbart ist.

Vierter Titel.

Von den beim Seehandel vorkommenden Gefahren und Schäden.

Abschnitt I.

Von den Havereien.

art. 875.

Es gehören zur Klasse der einfachen oder besonderen Havereien:

7. der Schaden, welchen das Schiff oder die Ladung durch Zusammenstoss mit einem anderen erleidet, wenn dieser zufällig und unvermeidlich war. Wenn einer der Schiffer an diesem Unfalle schuld ist, so liegt es ihm ob, den gesammten Schaden, welchen er veranlasst hat, zu ersetzen.

9. Dänisches Seegesetz vom 1. April 1892, in Kraft getreten am 1. Januar 1893.

Zweites Kapitel.

Von der Rhederei.

§ 8.

Für Schaden, welcher vom Schiffer oder Jemanden aus der Mannschaft durch Versehen oder Versäumniss im Dienste verursacht ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht. Das Gleiche gilt, wenn der Schaden auf diese Weise von Jemandem angerichtet ist, welcher, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, Arbeiten im Dienste des Schiffes ausführt.

Was der Rheder dergestalt etwa zu entrichten (leisten) hat, das kann er von demjenigen, welcher den Schaden angerichtet hat, ersetzt verlangen.

Achtes Kapitel.

Vom Schaden durch Zusammenstoss.

§ 219.

Was auf einem Schiffe zur Vermeidung eines Zusammenstosses zu beobachten ist, das wird durch die vom Könige gegebenen Regeln bestimmt.

§ 220.

Wenn ein Schaden an Schiff oder Ladung durch Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe verursacht ist und die Schuld auf der einen Seite allein liegt, so soll der schuldige Theil allen dadurch veranlassten Schaden ersetzen.

Liegt die Schuld auf beiden Seiten, so hat das Gericht unter Berücksichtigung der Beschaffenheit der auf jeder Seite begangenen Fehler zu bestimmen, ob und bis zu welchem Betrage von der einen Seite Ersatz zu leisten ist oder ob jedes Schiff seinen Schaden tragen soll.

Bei Beurtheilung der Frage über die Schuld soll das Gericht ganz besonders in Betracht ziehen, inwieweit Zeit zur Ueberlegung war oder nicht.

§ 221.

Ist der Zusammenstoss die Folge eines unglücklichen Zufalls oder lässt sich nicht ermitteln, dass er durch Schuld auf irgend einer Seite verursacht ist, so trägt jedes Schiff seinen Schaden.

§ 222.

Für denjenigen Ersatz, welcher mit Bezug auf § 220 zu leisten ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht, insoweit der Zusammenstoss von Jemandem verursacht ist, für welchen er zu Folge von § 8 die Verantwortlichkeit trägt.

§ 223.

Wenn Schiffe zusammenstossen, so liegt einem jeden der Schiffer ob, soweit es ohne Gefahr für das eigene Schiff, dessen Besatzung und Passagiere geschehen kann, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Passagieren alle Hilfe zu leisten, welche zur Rettung aus der durch den Zusammenstoss entstandenen Gefahr möglich und nöthig ist, sowie auch dem Führer des anderen Schiffes, den Namen und Heimathshafen des eigenen Schiffes und ferner den Platz oder Hafen, woher es kommt oder wohin es bestimmt ist, anzugeben.

Der Schiffer, welcher ohne triftigen Grund diesen Vorschriften nachzukommen unterlässt, wird vorbehaltlich des Gegenbeweises als der an dem Zusammenstoss schuldige Theil angesehen.

Zehntes Kapitel.
Von der Seeversicherung.

Abschnitt III.
Von den Pflichten des Versicherers.

§ 249.

In folgenden Fällen geht der Schaden den Versicherer nichts an:

1. bei einer Versicherung von Schiff oder Fracht für Rechnung der Rhederei, wenn der Schaden daher rührt, dass das Schiff bei Beginn der Reise nicht seetüchtig oder gehörig ausgerüstet und bemannt, nicht mit den nöthigen Schiffspapieren versehen oder nicht zweckmässig beladen war

 oder daher, dass ein Dritter wegen des Schadens, welcher ihm durch Versehen oder Versäumniss des Schiffers oder der Mannschaft im Dienste zugefügt ist, sich an den versicherten Gegenstand hält, jedoch mit Ausnahme des Ersatzes für Schaden durch Zusammenstoss.

Elftes Kapitel.
Vom Seepfandrecht und der Verjährung der Seeforderungen.

§ 268.

Ein Seepfandrecht an Schiff und Fracht steht folgenden Forderungen zu:

1. Lootsgeldern, Bergelohn und Ausgaben in Folge der Befreiung des Schiffes von Feinden;
2. Heuerforderungen des Schiffers und der Mannschaft und sonstigen Vergütungen, auf welche sie wegen Dienste auf dem Schiffe einen gesetzlichen Anspruch haben;
3. Forderungen auf Beitrag zur grossen Haverei, sowie Unkosten, welche nach gleichen Regeln zu vertheilen sind (§ 161 Absatz 2 und § 218 Absatz 2); Bodmereiforderungen sowie Forderungen der Ladungseigen-

thümer für Güter, welche für Bedürfnisse des Schiffes während der Reise verkauft sind;

4. Forderungen, welche sich auf Verpflichtungen, die der Schiffer in dieser seiner Eigenschaft eingegangen ist, oder auf Nichteinhaltung eines Vertrages gründen, welchen der Rheder selbst oder durch einen Bevollmächtigten abgeschlossen hat und dessen Erfüllung zu den Pflichten des Schiffers gehört (§ 7); sowie Forderungen auf Ersatz für Schaden, welcher durch Versehen oder Versäumniss im Dienste von Jemandem an Bord angerichtet ist (§ 8); Forderungen des Schiffers für das, was er selber zur Bestreitung von Ausgaben für das Schiff ausgelegt oder zu leisten übernommen hat.

Das Seepfandrecht am Schiff umfasst auch das Zubehör des Schiffes, wozu jedoch nicht gerechnet werden: Proviant, Brennholz, Kohlen oder sonstige Maschinenbedürfnisse.

Das Seepfandrecht an der Fracht begreift die Bruttofracht der Reise, von welcher die Forderung herrührt. — — — — — — — — — — —

§ 283.

Die Forderungen, wegen deren der Gläubiger nach diesem Gesetz sich allein an den Gegenstand halten kann, an welchem er ein Seepfandrecht hat, erlöschen, wenn sie nicht binnen den nachbenannten Zeitfristen durch gerichtliche Klage geltend gemacht werden:

wegen Beitrages zur grossen Haverei und zu den Unkosten, welche nach gleichen Regeln vertheilt werden sollen (§ 161 Absatz 2 und § 218 Absatz 2), binnen eines Jahres seit dem Datum der Dispache;

wegen des Ersatzanspruches für abhanden gekommene oder beschädigte Ladung binnen eines Jahres seit der Löschung der Güter;

wegen jedes sonstigen Ersatzanspruches binnen zwei Jahren, nachdem der Schaden stattgefunden hat; — — — — — — — — — —

10. Handelsgesetzbuch der Republik Ecuador vom 27. April 1878, mit Gesetzeskraft vom 1. Mai 1882.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Von den Schiffen.

art. 603.

Als Schiff im Sinne dieses Buches gilt jedes zum Handelsbetriebe zur See von einem Hafen nach einem anderen des In- oder Auslandes bestimmte Fahrzeug. Unter dem Worte „Schiff“ wird ausser dem Schiffskörper und dem Kiele des Schiffes die zu ihm gehörige Ausrüstung verstanden. Der Name „Ausrüstung“ (Zubehör) bezeichnet die Masten, Boote, Anker, Kabel, Takel, Segel, Stengen, Raaen und alle sonstigen festen oder hängenden Gegenstände (stehendes und laufendes Gut), welche, ohne einen Theil des Schiffskörpers zu bilden, zur Bedienung, zum Manöveriren und zur Schifffahrt unentbehrlich sind.

Es gehören nicht dazu die Ausrüstung, welche nicht zum gewöhnlichen Schiffsgebrauche dient, sowie die Lebensmittel und Schiffsbedürfnisse.

Zweiter Titel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 617.

Die Schiffseigentümer sind civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers und die Verbindlichkeiten, welche er mit Beziehung auf das Schiff und dessen Reise eingeht, haftbar.

Jedoch können sie sich von dieser Haftung befreien, indem sie zur Abtretung ihres Antheils an Schiff und Fracht schreiten.

Der Schiffer, welcher Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist, kann die Abtretung desselben nicht vornehmen.

Sechster Titel.

Von den Gefahren und Schäden des Seetransportes.

Abschnitt IV.

Vom Zusammenstosse.

art. 766.

Im Falle eines Zusammenstosses: trägt, wenn er zufällig war oder von jedem der beiden Schiffsführer oder der beiden Schiffsmannschaften verursacht war, jedes Schiff den Schaden, welchen es erlitten hat; zahlt, wenn er durch die Schuld eines der Schiffsführer verursacht ist, dieser alle Schäden; zahlt, wenn weder zu ermitteln ist, dass er zufällig gewesen, noch, wer von den Schiffsführern der Schuldige war, ein jedes der Schiffe die Hälfte der nach dem Urtheile der Sachverständigen nöthigen Ersatzsummen.

art. 767.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war. Jedoch wird er als von Seiten des Schiffes verschuldet angesehen, welches in einem der folgenden Fälle kollidirt:

1. Wenn das Schiff unter Nichtbefolgung der Vorschriften und Gebräuche des Hafens schlecht verankert war, oder wenn es auf seinen Ankern nicht die nöthigen Bojen hatte, es sei denn, dass es bewiese, dass es sie ohne seine Schuld verloren habe und sie nicht habe durch andere ersetzen können.
2. Wenn das Schiff Nachts die Anker lichtet, ohne vorgängig durch Ausklariren segelfertig geworden zu sein, oder unter vollen Segeln in die Nähe eines anderen, welches vor Anker oder am Ufer liegt, fährt.
3. Wenn das Schiff bei der Einfahrt in einen Hafen einem anderen, welches vor ihm segelt, einen Vorsprung abgewinnen will, oder wenn es beim Auslaufen dem Schiffe, welches in den Hafen einsegelt, nicht aus dem Wege geht.
4. Wenn es in einer solchen Richtung, dass es mit einem anderen in einem Durchschnittspunkte zusammentreffen kann, vor dem Winde oder mit Backstagswind segelnd nicht die zur Verhütung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln ergreift.
5. Wenn das Schiff, mag der Punkt des Zusammenstosses sein, wo er will, während der Nacht keine Laternen mit Licht führte.

art. 768.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstoss untergeht, während es sich auf einer Route befindet, welches es einschlagen musste, um einen Nothhafen behufs seiner Ausbesserung zu erreichen, so wird vermuthet, dass der Untergang durch den Zusammenstoss verursacht war.

art. 769.

Wenn ein Schiff unter Segeln ohne Schuld des Schiffers oder der Mannschaft einem anderen an gehörigem Platze verankerten Schiffe Schaden verursacht, so soll jenes Schiff die Hälfte des Schadens dieses Schiffes ohne Veranschlagung seines eigenen bezahlen.

Diese Schäden werden als grosse Haverei über Schiff und Ladung vertheilt.

Eine Schadensvergütung findet nicht statt, wenn der Führer des vor Anker liegenden Schiffes den Zusammenstoss durch Slippen seiner Kabel oder Kappen seiner Trossen, wo immer dies ohne Gefahr ausführbar war, hätte vermeiden oder die Folgen desselben vermindern können; oder wenn er es nicht gethan hat, ungeachtet er von dem anderen Schiffe rechtzeitig darum ersucht war.

art. 770.

Wenn ein über Steuer treibendes Schiff sich über den Kabeln eines anderen nahe bei ihm verankerten Schiffes befindet und dieselben kappte, so dass dieses seine Anker verlor und durch dieses Ereigniss Schaden oder Schiffbruch erlitt, so muss ersteres den gesammten Schaden, welchen letzeres und seine Ladung erlitten haben, ersetzen.

art. 771.

Wenn ein an einem Platze verankertes oder vertäutes Schiff, ohne sich loszumachen, durch den Ungestüm der Wellen oder durch einen Sturm oder andere höhere Gewalt anderen Schiffen, welche in seiner Nähe sich befinden, Schäden verursacht, so werden diese von den beschädigten Schiffen als besondere Haverei getragen.

art. 772.

Wenn ein Schiff sich über einer Boje befindet und nicht zurückgehen kann, so hat der Kapitän desselben im Falle der Gefahr das Recht, zu fordern, dass das andere Schiff, welches nahe bei ihm liegt, seine Anker lichtet oder seine Taue kappt, um jenem Platz zu machen, wofern das andere es ohne Gefahr thun kann. Und dann ist das Schiff in Gefahr schuldig, die Schäden, welche das andere erlitt, zu bezahlen.

Der Kapitän des benachbarten Schiffes, welcher sich weigert, der Anforderung zu genügen, oder wegen Nachlässigkeit nicht dazu bereit ist, haftet für die daraus erwachsenden Schäden.

Achter Titel.

Von der Seeversicherung.

art. 834.

Die Seeversicherung umfasst die Gefahren der See, welche die versicherten Gegenstände durch zufälligen Zusammenstoss . . . laufen.

art. 860.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden und Verluste, welche aus einer der folgenden Ursachen entspringen:

6. aus Vorsatz oder Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft, ausgenommen bei gegentheiliger Abrede.

Neunter Titel.

Von dem Erlöschen der Ansprüche.

art. 913.

Es erlöschen:

3. Die Entschädigungsklagen wegen Zusammenstosses, wenn der Kapitän nicht rechtzeitig Protest erhoben hat. Diese Bestimmung ist in dem Falle, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes bewirkt hat, nicht anwendbar. Die Proteste, auf welche dieser Artikel sich bezieht, sind wirkungslos:
 1. wenn sie nicht binnen 24 Stunden im Falle der No. 3 erhoben und zugestellt sind;
 2. wenn nach rechtzeitiger Erhebung und Zustellung derselben die gerichtliche Klage nicht binnen der auf die Zustellung folgenden 30 Tage angestellt wird.

art. 915.

Im Falle des Zusammenstosses, mag der Ort, wo derselbe sich ereignete, sein, wo er wolle, laufen die 24 Stunden von dem Augenblicke an, in welchem der Schiffer Protest erheben konnte.

11. Seegesetz für das Grossfürstenthum Finnland, vom 9. Juni 1873, in Kraft seit 1. Mai 1874.

Vom Schiffe.

§ 12.

Die nachbenannten Forderungen haben in folgender Reihenfolge Vorrecht am Schiff:

1 bis 4. Bergungskosten; Lootsen-, Baaken-, Hafengelder und allgemeine Abgaben; rückständige Heuer; Haveriegrosse-Beitrag, Bodmereidarlehn, Nothdarlehn, Ersatz wegen Waaren-Nothverkaufes.

5. Forderungen des Befrachters für Güter, welche nicht gehörig verladen und gelöscht sind oder durch Schuld des Schiffers oder der Besatzung Schaden gelitten haben, sowie Forderungen wegen Schadens, welcher durch Zusammenstossen einem anderen Schiffe zugefügt ist, insoweit diese Forderungen aus der zuletzt vollendeten Reise herrühren.

6 bis 8. Ansprüche aus nöthigen Lieferungen ausserhalb eines Nothfalles; pfandrechtlich gesicherte Vorschüsse für Schiffsbedarf.

§ 13.

Das gleiche Vorrecht, wie es in § 12 dem Gläubiger am Schiffe zuerkannt ist, soll derselbe am Schiffsinventar, sowie an der Fracht aus der Reise, aus welcher die Forderung herrührt, geniessen, desgleichen am Havereibeitrag und am Ersatz für Schaden am Schiffe, welcher für dieselbe Reise dem Rheder zusteht, soweit derselbe nach festgestellter Zahlungspflicht noch nicht ausbezahlt ist.

§ 14.

Ist der Anspruch auf Zwangsvollstreckung aus den in §§ 11 und 12 aufgeführten Forderungen durch Erwirkung einer gerichtlichen Vorladung oder eine andere gesetzliche Maassregel nicht innerhalb der dafür vorgeschriebenen Zeit erhoben: so soll jedes Vorzugsrecht für denselben erlöschen.

Jedoch in dem Falle, für welchen eine solche Frist sich nicht besonders festgesetzt findet, muss der Anspruch, welcher auf der Reise entstand, spätestens binnen 6 Monaten nach Ankunft des Schiffes in einem einheimischen Hafen, wo schliesslich die Löschung geschieht, verfolgt werden.

Von der Rhederei.

§ 17.

Die Rheder haften persönlich für alle Verbindlichkeiten, welche das Schiff betreffen und sich auf ihre eigenen Verträge, Genehmigung oder Verschulden gründen, sowie für Bezahlung der Heuer des Schiffsführers und der Mannschaft.

Für die Bodmereianleihe, den Havereibeitrag und die ohne des Rheders eigene Mitwirkung kontrahirten Bergungskosten, sowie für den Ersatz wegen Schadens durch mangelhafte Erfüllung des Frachtvertrages oder durch Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe, welchen der Schiffsführer oder die Mannschaft verschuldet haben, desgleichen für andere Verbindlichkeiten, welche diese durch Fehler im Dienste ohne besonders ertheilte Genehmigung der Rheder den Rhedern oder Schiffsführern in solcher Eigenschaft zugezogen haben, haften diese nur mit Schiff und Fracht, soweit die Schuld damit bezahlt werden kann.

Ist das Schiff versichert, so wird die Vergütung, welche der Versicherungsgeber bezahlt, nicht als in dieser Haftung mit einbegriffen angesehen.

§ 18.

Ist die Haftung des Rheders auf Schiff und Fracht beschränkt, so ist jeder Rechtsanspruch daran gegen die Rhederei erloschen, wofern er nicht innerhalb zweier Jahre, nachdem die Reise, aus welcher die Forderung herrührt, in einem finnischen Hafen, wo die schliessliche Löschung geschieht, beendet ist, erhoben wird.

Vom Schaden durch den Zusammenstoss von Schiffen.

§ 154.

Entsteht dadurch Schaden, dass ein Schiff gegen ein anderes segelt, treibt oder stösst, und geschieht dieses durch Nachlässigkeit des Befehlshabers in der Beobachtung der Vorsichtsmaassregeln, welche zur Vermeidung des Zusammenstossens von Schiffen vorgeschrieben sind, oder durch die Unachtsamkeit und mangelnde Sorgfalt des anderen Theiles: so ist derselbe verpflichtet, den Schaden voll und ganz zu ersetzen.

Ist Jemand von der Schiffsmannschaft daran Schuld, so ist auch dieser zu solchem Ersatze verbunden.

§ 155.

Geschieht der Zusammenstoss durch Zufall oder durch Schuld der Führer (Befehlshaber) beider Schiffe, so ist keiner verpflichtet, den Verlust des anderen zu vergüten. Kann es bewiesen werden, dass den Führer des einen Schiffes mehr Schuld an dem Schaden trifft als den Führer des anderen: so erlegt das Gericht

nach Prüfung und Vergleichung der Schuld eines Jeden dem Schuldigeren auf, einen grösseren oder geringeren Theil des Schadens des Anderen zu ersetzen.

§ 156.

Bei der Prüfung der Frage der Schuld an dem Zusammenstosse sollen alle Umstände genau und abgesondert in Erwägung gezogen werden, mit Rücksicht darauf, ob Zeit und Gelegenheit die Ueberlegung gestatteten, oder ob die Gefahr plötzlich eintrat.

Geschieht der Zusammenstoss, während das Schiff sich unter Führung eines Lootsen befindet, so gilt in Hinsicht auf dessen Verpflichtung zum Schadensersatz, was in besonderen Gesetzen festgestellt ist.

§ 157.

Sind Güter durch den Zusammenstoss von Schiffen beschädigt oder verloren gegangen: so soll der Verlust von dem Schuldigen, wie oben angeführt ist, vergütet werden. Aber in keinem Falle sind die Eigenthümer von Gütern im Schiffe zum Beitrage zum Ersatze des Schadens verpflichtet, welcher dem anderen Schiffe oder dessen eingeladenen Gütern durch den Zusammenstoss zugefügt ist.

§ 158.

In Betreff der Verpflichtung des Rheders zur Haftung für den Schaden an Schiff und Ladung, welcher in Folge der Schuld oder Nachlässigkeit des Führers durch den Zusammenstoss verursacht ist, gelten die Vorschriften des § 17.

Von den Pflichten des Versicherers und Versicherten.

§ 207.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn der Versicherungsvertrag keine abweichenden Klauseln enthält, so erstreckt sich die Haftung des Versicherers auf alle Schäden, welche herrühren:

7. aus einem durch Zufall oder Schuld entstandenen Zusammenstoss, sei es dass der Schaden unmittelbar durch den Zusammenstoss verursacht ist, sei es dass er mittelbar die Folge desselben ist, wie dies dann der Fall ist, wenn die einem anderen Schiffe zugestossenen Schäden vermittelst der versicherten Gegenstände ersetzt werden müssen.

§ 208.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ebenso ist der Versicherer frei von allen durch Schuld des Schiffers oder der Mannschaft entstandenen Havereien, sowie von denjenigen, für welche der Rheder an Dritte Schadensersatz leisten muss, ausgenommen, wenn diese Havereien die Folge eines Zusammenstosses sind.

12. Französisches Handelsgesetzbuch vom 20. September 1807, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1808.

Zweites Buch.

Vom Seehandel.

Dritter Titel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 216. (Gesetz vom 12. August 1885.)

Jeder Schiffseigenthümer haftet civilrechtlich für die Handlungen des Kapitäns

und ist an die von dem Letzteren mit Beziehung auf Schiff und Reise eingegangenen Verbindlichkeiten gebunden.

In allen Fällen kann er sich von obigen Verpflichtungen durch Abtretung von Schiff und Fracht befreien.

Jedoch steht die Befugniss, die Abtretung vorzunehmen, demjenigen nicht zu, welcher gleichzeitig Schiffer (Führer) und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

Wenn der Schiffer nur Miteigenthümer ist, so haftet er für die von ihm mit Bezug auf Schiff und Reise eingegangenen (contrahirten) Verbindlichkeiten nur nach Verhältniss seines Antheiles (am Schiff).

Im Falle eines Schiffbruches in einem eigentlichen Seehafen (port de mer) oder in einem zur Zeit der Ebbe trocken liegenden Hafen (havre), in einem am Flusse liegenden Seehafen (port maritime) oder in den Gewässern, welche den Zugang zu den Häfen bilden, sowie im Falle von Havereien, welche durch das Schiff den Hafenanlagen zugefügt sind, kann der Eigenthümer des Schiffes sich auch dem Staate gegenüber von Zahlung aller Hebungs- und Ausbesserungskosten sowie von jeder Schadensersatzleistung durch Abtretung des Schiffes und der Fracht für die an Bord befindliche Ladung befreien.

Die gleiche Befugniss steht dem Schiffer zu, welcher Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist, wofern nicht bewiesen wird, dass der Unfall durch seine Schuld veranlasst ist.

art. 217.

Die Eigenthümer der für den Krieg ausgerüsteten Schiffe sollen jedoch für die auf der See von dem Kriegsvolk, welches auf ihren Schiffen sich befindet, oder von der Mannschaft verübten Vergehen und Räubereien nur bis zum Belaufe der Summe haften, für welche sie Bürgschaft geleistet haben, sofern sie nicht Theilnehmer oder Mitschuldige sind.

Anmerkung: Die der Regierung gestellte Kaution beträgt 37 000 Franken für ein Schiff mit 150 und weniger Köpfen an Bord und 74 000 Franken für alle stärker besetzten Schiffe.

Zehnter Titel.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 350.

Auf Gefahr des Versicherers gehen alle Beschädigungen und Verluste, welche den versicherten Gegenständen durch zufälliges Zusammenstossen zustossen.

art. 353.

Der Versicherer haftet nicht für Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen „Baraterie des Schiffers“ bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Eilfter Titel.

Von Havereien.

art. 407.

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen wird, wenn das Ereigniss ein rein zufälliges war, der Schaden ohne Entschädigungsanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat.

Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden des einen der Kapitäne erfolgt ist, so wird der Schaden von demjenigen bezahlt, welcher ihn verursacht hat.

Wenn Zweifel über die Ursachen des Zusammenstosses herrscht, so wird der Schaden auf gemeinsame Kosten und zu gleichen Theilen von den Schiffen, welche ihn zugefügt und erlitten haben, gebessert.

In diesen beiden letzteren Fällen findet die Schätzung des Schadens durch Sachverständige statt.

Vierzehnter Titel.

Unzulässigkeitseinreden.

art. 436. (Gesetz vom 24. März 1891.)

Alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der aus Zusammenstoss herrührenden Schäden sind abzuweisen, wenn sie nicht binnen einer Frist von einem Jahre — vom Tage des Zusammenstosses an gerechnet — angestrengt sind.

13. Handelsgesetzbuch für das Königreich Griechenland vom 1. Mai (neuen, 19. April alten Stils) 1835, am 21. Mai 1866 auch auf den Jonischen Inseln eingeführt.

Zweites Buch.

Vom Seehandel.

Titel III.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 216.

Jeder Eigenthümer eines Schiffes ist in Ansehung dessen, was sich auf das Schiff und die Fahrt bezieht, für die Handlungen des Kapitäns civilrechtlich verantwortlich.

Diese Verantwortlichkeit erlischt durch Abtretung des Schiffes und der Fracht.

Titel X.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 350.

Auf Gefahr des Versicherers gehen alle Schäden und Verluste, welche den versicherten Gegenständen durch zufälliges Zustammenstossen zustossen.

art. 353.

Der Versicherer haftet nicht für Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen „Baraterie des Schiffers“ bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Titel XI.

Von den Havereien.

art. 407.

Im Falle des Zusammenstossens von Schiffen wird, wenn dieses Ereigniss rein zufällig war, der hieraus entstandene Schaden von demjenigen Schiffe, welches ihn erlitten hat, ohne Recht auf Wiedererstattung getragen. Wenn der Zusammenstoss durch das Versehen eines der Schiffer stattgefunden hat, so muss derjenige den Schaden bezahlen, welcher ihn verursacht hat. Herrscht ein Zweifel über die Ursachen des Zusammenstosses, so soll der zur Schadensvergütung erforderliche Aufwand gemeinsam sein und von beiden Schiffen, welche den Schaden angerichtet und erlitten haben, zur Hälfte ersetzt werden.

In den beiden letzten Fällen geschieht die Abschätzung des Schadens durch Sachverständige.

Titel XIV.

Ueber die Unzulässigkeit.

art. 435.

Unzulässig sind: — alle Klagen auf Schadloshaltung wegen Schäden, welche an einem Orte, wo der Schiffer hätte klagen können, durch Zusammenstossen von Schiffen entstanden sind, wegen welcher er jedoch keinen Anspruch erhob.

art. 436.

Diese Proteste (Zeugenaufrufe) und Ansprüche sind nichtig, wenn sie nicht binnen 24 Stunden erhoben und zugestellt sind und wenn nicht binnen eines Monates seit ihrem Datum eine gerichtliche Klage angestellt ist.

14a. Grossbritannisches Kauffahrteischifffahrtsgesetz vom 25. August 1894 (57 und 58 Vict. c. 60), mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1895.

Theil V.

Sicherheit.

sect. 418.

1. Ihre Majestät kann auf gemeinsame Empfehlung der Admiralität und des Handelsamtes durch Geheimrathsbefehl Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen auf See erlassen und dadurch die von den Schiffen zu führenden und zu zeigenden Lichter, die zu führenden und abzugebenden Nebelsignale und die zu beachtenden Steuer- und Segelregeln bestimmen, und diese Vorschriften (in diesem Gesetz als Kollisionsregeln in Bezug genommen) sollen die Wirkung haben, als wären sie in diesem Gesetze beschlossen.

2. Die Kollisionsregeln sammt den Bestimmungen des diesbezüglichen Theiles des Gesetzes oder den anderweiten Bestimmungen über Kollisionen sollen von allen ausländischen Schiffen im Gebiete der britischen Jurisdiktion beobachtet werden, und in jedem vor einem britischen Gerichtshofe erhobenen Prozesse über Vorfälle innerhalb der britischen Jurisdiktionen sollen ausländische Schiffe, soweit die Kollisionsvorschriften und die genannten Bestimmungen dieses Gesetzes in Frage kommen, so behandelt werden, als ob sie britische Schiffe wären.

sect. 419.

1. Alle Eigenthümer und Führer von Schiffen sollen den Kollisionsvorschriften Folge leisten und keine anderen Lichter führen oder zeigen oder andere Nebelsignale abgeben, als die, welche durch diese Verordnungen vorgeschrieben sind.

2. Wenn eine Uebertretung der Kollisionsvorschriften durch vorsätzlichen Verstoss des Führers oder Eigenthümers des Schiffes verursacht ist, so soll dieser Schiffer oder Eigenthümer bezüglich jeder Zuwiderhandlung eines Vergehens schuldig sein.

3. Falls aus der Nichtbefolgung irgend einer der Kollisionsverordnungen seitens eines Schiffes für Menschen oder Eigenthum irgend ein Schaden entsteht, so soll dieser Schaden als durch die vorsätzliche Schuld des zur Zeit auf dem Decke des Schiffes Wachhabenden veranlasst gelten, wenn nicht zur Genüge des Gerichts dargethan wird, dass die Umstände des Falles ein Abweichen von den Vorschriften nothwendig machten.

4. Wenn in einem Kollisionsfalle dem Gerichte, vor welchem der Fall verhandelt wird, der Beweis erbracht ist, dass eine der Vorschriften übertreten ist, so soll dasjenige Schiff, welches diese Vorschrift verletzt hat, als schuldig angesehen werden, wenn nicht zur Genüge des Gerichtes dargethan wird, dass die Umstände des Falles ein Abweichen von der Vorschrift nothwendig machten.

5. Das Handelsamt soll jedem Schiffsführer oder -Eigenthümer, der darum nachsucht, ein Exemplar der Kollisionsverordnungen liefern.

sect. 420.

1. Ein Schiffsbesichtiger darf jedes britische oder ausländische Schiff zu dem Zwecke untersuchen, um zu sehen, ob das Schiff mit Lichtern und den Mitteln zur Abgabe von Nebelsignalen in Uebereinstimmung mit den Kollisionsvorschriften gehörig versehen ist. Und wenn der Besichtiger findet, dass das Schiff nicht so ausgerüstet ist, so soll er dem Schiffer oder Eigenthümer schriftliche Mittheilung machen unter Angabe der Mängel sowie dessen, was seiner Ansicht nach zur Beseitigung derselben erforderlich ist.

2. Jede derartig gemachte Anzeige soll in der vom Handelsamt angeordneten Weise dem Oberzollbeamten desjenigen Hafens mitgetheilt werden, in welchem das Schiff einen Klarirungsschein (Zollschein) oder Passirzettel etwa zu erlangen sucht. Und das Schiff soll angehalten werden, bis ein handschriftliches (unterzeichnetes) Zeugniss eines Schiffsbesichtigers vorgelegt wird des Inhalts, dass das Schiff mit Lichtern und den Mitteln zur Abgabe von Nebelsignalen in Gemässheit der Kollisionsvorschriften gehörig ausgerüstet ist.

3. Behufs Besichtigung auf Grund dieses Paragraphen soll ein Besichtiger die Vollmacht eines Handelsamtsaufsehers nach Maassgabe dieses Gesetzes haben.

4. Falls das Zeugniss über Lichter und Nebelsignale verweigert wird, so kann ein Eigenthümer bei dem Untersuchungsgericht desjenigen Hafens oder Bezirks, wo das Schiff sich zur Zeit befindet, in der durch die Regel dieses Gerichts angeordneten Weise Berufung einlegen.

5. Auf jede solche Berufung hin soll der Richter des Untersuchungsgerichts an das Handelsamt über die durch die Berufung aufgeworfene Frage Bericht erstatten, und das Handelsamt kann, wenn es davon überzeugt ist, dass die An-

forderungen des Berichtes und dieses Gesetzes bezüglich Lichter und Nebelsignale erfüllt sind, das Zeugniss ertheilen oder einen Schiffsbesichtiger oder eine andere von ihm (dem Handelsamte) bestellte Person zur Ertheilung anweisen.

6. Auf Grund eines vom Richter des Untersuchungsgerichts erlassenen Befehls sollen die Haupt- und Nebenkosten der Berufung dem Erfolge entsprechen.

7. Ein Besichtiger soll bei Vornahme einer Untersuchung auf Grund dieses Paragraphen, wenn der Schiffseigenthümer es verlangt, während der Besichtigung von einer vom Eigenthümer bestellten Person begleitet sein; und, wenn in diesem Falle der Besichtiger und die derart bestellte Person übereinstimmen, so soll auf Grund dieses Paragraphen keine Berufung an das Untersuchungsgericht statthaben.

8. Diejenigen Abgaben, welche das Handelsamt festsetzt, sollen für Besichtigung von Lichtern und Nebelsignalen auf Grund dieses Paragraphen in nicht höherem als dem in dem 16. Anhange dieses Gesetzes spezifizirten Betrage bezahlt werden.

sect. 421.

1. Alle vor oder nach Erlass dieses Gesetzes auf Grund eines Lokalgesetzes erlassenen Regeln betreffs der von Schiffen, welche die Gewässer eines Hafens, Flusses oder sonstigen Binnengewässers befahren, zu führenden Lichter und Signale oder der zur Verhütung von Kollisionen zu ergreifenden Maassnahmen sollen — entgegenstehender Bestimmungen dieses Gesetzes ungeachtet — volle Wirkung behalten.

2. Sind solche Regeln nicht erlassen oder können sie nicht erlassen werden, so kann Ihre Majestät in versammeltem Rathe auf Antrag einer Person, welche über solche Gewässer behördliche Macht besitzt, oder, falls eine solche Person nicht da ist, auf Antrag einer an der Schifffahrt daselbst interessirten Person derartige Regeln erlassen. Diese Regeln sollen hinsichtlich der diese Gewässer befahrenden Schiffe dieselbe Geltung haben, als wenn sie ein Bestandtheil der Kollisionsverordnung wären.

sect. 422.

1. In jedem Falle eines Zusammenstosses zwischen 2 Schiffen soll es die Pflicht des Schiffers oder des Wachhabenden jedes Schiffes sein, wenn und soweit er ohne Gefahr für sein eigenes Schiff, dessen Besatzung und etwaige Passagiere es kann:

a) dem anderen Schiffe, dessen Führer, Mannschaft und etwaigen Passagieren denjenigen Beistand zu leisten, der ausführbar und nothwendig ist, um sie aus einer durch den Zusammenstoss verursachten Gefahr zu retten, und bei dem anderen Schiffe so lange zu halten, bis er sich darüber vergewissert hat, dass dasselbe eines ferneren Beistandes nicht mehr bedarf, sowie

b) dem Schiffer oder Wachhabenden des anderen Schiffes den Namen seines eigenen Schiffes und des Heimathshafens desselben, sowie die Namen des Abgangs- und Bestimmungshafens anzugeben.

2. Wenn der Führer oder Wachhabende eines Schiffes es unterlässt, diesem Paragraphen Folge zu leisten, und kein triftiger Grund für die Unterlassung dargethan wird, so soll der Zusammenstoss in Ermangelung des Gegenbeweises als

durch seine widerrechtliche Handlung, Nachlässigkeit oder Versehen verursacht angesehen werden.

3. Wenn der Schiffer oder Wachhabende ohne triftigen Grund die Befolgung dieses Paragraphen unterlässt, so soll er eines Missverhaltens schuldig sein; und wenn er ein patentirter Offizier ist, so kann eine Untersuchung über sein Verhalten abgehalten und sein Patent ihm für immer oder auf Zeit entzogen werden.

sect. 423.

1. In jedem Kollisionsfalle, in welchem es ausführbar ist, soll der Führer jedes Schiffes sofort nach dem Vorfalle einen Thatbestand desselben sowie der Umstände, unter welchen derselbe sich zutrug, aufnehmen und in das etwaige offizielle Schiffstagebuch eintragen lassen, und die Eintragung soll vom Schiffer sowie vom Steuermann oder einer Person der Mannschaft unterzeichnet werden.

2. Unterlässt der Schiffer die Befolgung dieses Paragraphen, so soll er für jede Zuwiderhandlung in eine Geldstrafe von höchstens 20 Pfund genommen werden.

sect. 424.

Wenn es Ihrer Majestät im versammelten Rathe kund gethan ist, dass die Regierung einer ausländischen Macht damit einverstanden ist, dass die Kollisionsverordnungen oder die diesbezüglichen oder sonstwie auf Kollisionen bezüglichen Vorschriften dieses Theiles dieses Gesetzes oder einige dieser Vorschriften oder Bestimmungen auf Schiffe jenes Landes Anwendung finden sollen, falls dieselben ausserhalb des Bereiches der britischen Jurisdiktion sich befinden: so kann Ihre Majestät durch Kabinetsverfügung anordnen, dass diese Vorschriften und Verfügungen nach Maassgabe der in der Ordre enthaltenen etwaigen Beschränkung in Zeit, Bedingungen und Bestimmungen auf Schiffe des besagten ausländischen Staates Anwendung finden sollen, mögen sie sich innerhalb der britischen Jurisdiktion befinden oder nicht, und dass diese Schiffe im Sinne jener Vorschriften und Verfügungen so behandelt werden sollen, als wenn es britische Schiffe wären.

Theil VIII.

Rhederhaftung (Schiffseigenthümer).

art. 503.

I. Die Eigenthümer eines, sei es britischen, sei es ausländischen, Schiffes sollen in den Fällen, in welchen alle oder eines der folgenden Ereignisse ohne ihre wirkliche (thätige) Schuld oder ihr geheimes Mitwissen eintreten, nämlich:

a) wenn ein Lebensverlust oder eine Körperverletzung einer auf ihrem Schiffe beförderten Person zugefügt ist;

b) wenn irgend welchen Gütern, Waaren oder anderen beliebigen Gegenständen an Bord ihres Schiffes irgend eine Beschädigung oder Verlust zugefügt ist;

c) wenn in Folge ungeeigneter Schiffsführung ihres Schiffes einem in einem anderen Fahrzeuge (Schiffe) beförderten Menschen ein Lebensverlust oder eine Körperverletzung zugefügt ist;

d) wenn durch die ungehörige Schiffsführung ihres Schiffes einem anderen Schiffe oder irgend welchen Gütern, Waaren oder beliebigen anderen

Gegenständen an Bord eines anderen Schiffes Verlust oder Beschädigung zugefügt ist;

nicht über folgende Beträge hinaus haften:

1. für Schäden in Folge von Lebensverlust oder Körperverletzung, sowohl allein als in Verbindung mit Verlust oder Beschädigung an Schiffen, Gütern, Waaren oder anderen Gegenständen nicht über eine Pauschalsumme von höchstens 15 Pfd. Sterl. für jede Tonne des Tonnengehalts ihres Schiffes.

2. bezüglich des Verlustes oder der Beschädigung an Schiffen, Gütern, Waaren oder anderen Gegenständen, mag damit Lebensverlust oder Körperverletzung verbunden sein oder nicht, nicht über eine Pauschalsumme von höchstens 8 Pfd. Sterl. für jede Tonne des Tonnengehalts ihres Schiffes.

II. Im Sinne dieses Paragraphen soll

a) als Tonnengehalt eines Dampfschiffes der Bruttotonnengehalt ohne Abzug wegen Maschinenraumes gelten. Der Tonnengehalt eines Segelschiffes soll der eingetragene (Register-) Tonnengehalt sein. Jedoch soll in diesen Tonnengehalt kein Raum eingerechnet werden, der von Seeleuten oder Schiffsjungen besetzt oder zu deren Benutzung bestimmt und zu dem Behufe in den diesem Gesetze angehängten Verordnungen als solcher bescheinigt ist.

b) Falls ein ausländisches Schiff in Gemässheit des britischen Gesetzes vermessen ist oder vermessen werden kann, so soll der durch solche Messung ermittelte Tonnengehalt im Sinne dieses Paragraphen als Tonnengehalt des Schiffes gelten.

c) Falls ein ausländisches Schiff nach britischem Gesetze nicht vermessen ist und nicht vermessen werden kann, so soll der Generalschiffsbesichtiger der Vereinigten Königreiche oder der oberste Vermessungsbeamte in einer auswärtigen britischen Besitzung, wenn er auf oder durch die Anweisung des den Fall anhörenden Gerichtes, vor welchem der Tonnengehalt des Schiffes in Frage steht, diejenigen Beweise bezüglich der Grössen- (Raum-) Verhältnisse des Schiffes erhält, welche füglich beigebracht werden können, ein von ihm unterzeichnetes Certificat ertheilen, welches den Tonnengehalt bestimmt, welchen nach seiner Meinung das Schiff gehabt haben würde, wenn es ordnungsmässig nach Maasgabe des britischen Gesetzes vermessen worden wäre; und der dergestalt in einem solchen Certificat festgesetzte Tonnengehalt soll im Sinne dieses Paragraphen als Tonnengehalt des Schiffes gelten.

3. Der Eigenthümer eines jeden Seeschiffes oder Antheils daran soll verantwortlich sein hinsichtlich jedes Verlustes von Menschenleben, körperlicher Verletzung, Verlust oder Schaden an Schiffen, Gütern, Waaren oder Sachen, wie oben gesagt, welcher bei verschiedenen Gelegenheiten entsteht, zu demselben Betrage, als wenn kein anderer Verlust, Verletzung oder Schaden entstanden wäre.

sect. 504.

In Fällen, wo eine Haftpflicht für den Verlust von Menschenleben, Körperverletzung oder Verlust oder Beschädigung von Schiffen oder Gütern nachweislich

von dem Eigenthümer eines britischen oder ausländischen Schiffes auf sich geladen ist, und verschiedene Ansprüche wegen solcher Haftpflicht erhoben und zu gewärtigen sind, kann der Eigenthümer sich in England oder Irland an das Obergericht oder in Schottland an den Sessionsgerichtshof, oder in einer britischen Besitzung an jeden kompetenten Gerichtshof wenden, und dieses Gericht kann den Betrag der Haftpflicht des Eigenthümers festsetzen und den Betrag verhältnissmässig unter den verschiedenen Anspruchererhebenden vertheilen, und kann alle Prozesse, die in Beziehung auf denselben Gegenstand vor einem anderen Gerichtshofe schweben, einstellen (hemmen), und kann in der Weise und nach Maassgabe der Vorschriften verfahren hinsichtlich der Herbeiziehung von Personen als dabei betheiligten Parteien und hinsichtlich des Ausschlusses derjenigen Anspruchererhebenden, welche nicht innerhalb einer gewissen Zeit einkommen (sich melden), und hinsichtlich des Erforderns von Sicherheitsleistung seitens des Eigenthümers, und hinsichtlich der Zahlung der Kosten, wie es dem Gerichte angemessen erscheint.

sect. 505.

Alle wegen oder für Rechnung eines Verlustes oder Schadens, hinsichtlich dessen die Haftpflicht des Eigenthümers nach den Bestimmungen dieses Theiles des Gesetzes beschränkt ist, bezahlten Summen und alle diesbezüglichen erwachsenen Kosten können unter den Antheilseignern des betreffenden Schiffes in derselben Weise in Rechnung gestellt werden, wie zum Nutzen derselben verauslagte (vorgeschossene) Gelder.

sect. 506.

Ein gegen den Eintritt eines oder aller der ohne die wirkliche (thätige) Schuld oder ohne geheimes Mitwissen des Eigenthümers eingetretenen Ereignisse, hinsichtlich welcher die Haftpflicht des Eigenthümers auf Grund dieses Theiles des Gesetzes beschränkt ist, abgeschlossene Versicherung soll aus Gründen der Natur des Risikos nicht wirkungslos sein.

sect. 507.

In einem Verfahren auf Grund dieses Theiles des Gesetzes gegen den Eigenthümer eines Schiffes oder einer Schiffspart wegen des Verlustes von Menschenleben soll die Passagierliste nach Maassgabe des Theil III dieses Gesetzes ein genügender Beweis sein, dass die Person, um deren Todes willen ein Verfahren auf Grund dieses Theiles eingeleitet ist, Passagier an Bord des Schiffes zur Zeit ihres Todes war.

sect. 508.

Keine in diesem Theile des Gesetzes enthaltene Bestimmung soll so ausgelegt werden,

als ob sie eine Haftpflicht vermindere oder aufhebe, welcher ein Kapitän oder Seemann, der zugleich Eigenthümer oder Partner des Schiffes ist, zu dem er gehört, in seiner Eigenschaft als Kapitän oder Seemann unterworfen ist,

oder als ob sie sich auf ein britisches Schiff erstrecke, welches nach dem Sinne dieses Gesetzes nicht als solches anerkannt ist.*)

*) Siehe die Anmerkung auf der folgenden Seite.

Theil IX.

Wrack und Bergungskosten.

sect. 530.

Wenn ein Schiff in einem Hafen oder Gezeitgewässer innerhalb der Jurisdiktion einer Hafen- oder Erhaltungsbehörde oder in oder nahe bei einem angrenzenden Gewässer in der Weise, dass es nach Ansicht der Behörde eine Versperrung oder Gefahr der Schifffahrt oder für die im Rettungsbootsdienst beschäftigten Rettungsboote in diesem Hafen oder Wasser oder in einem dahin führenden Gewässer bildet oder wahrscheinlich bilden wird, gesunken, gestrandet oder aufgegeben ist, so kann die Behörde:

a) das ganze Schiff oder einen Theil in Besitz nehmen und heben, beseitigen oder zerstören und

b) bis zur Hebung, Entfernung oder Zerstörung jedes solche Schiff mit Lichtern oder Bojen versehen,

c) in der angemessen erscheinenden Weise jedes Schiff oder jeden Schiffstheil, welches derart gehoben oder entfernt ist, verkaufen und desgleichen jedes andere in Ausübung ihrer Machtbefugnisse gemäss diesem Paragraphen wieder erlangte Gut verkaufen, und kann ausser dem Ertrage jenes Verkaufes sich wegen der nach Maassgabe dieses Gesetzes aufgewendeten diesbezüglichen Kosten bezahlt machen, und es soll die Behörde den etwaigen Ueberschuss dieses Erlöses für die dazu berechtigte Person in Bewahrung nehmen.

Die Bedingungen sind:

1. Mit Ausnahme der Sachen verderblicher Natur oder derjenigen, welche durch Verzug im Werthe sinken würden, soll der Verkauf kraft dieses Paragraphen nicht früher stattfinden, als bis wenigstens an 7 ganzen Tagen die Anzeige des beabsichtigten Verkaufes durch Bekanntmachung in einer in oder nahe bei dem Bezirke, über welchen die Behörde Jurisdiktion besitzt, in Umlauf befindlichen Lokalzeitung erfolgt ist.

2. Bevor irgend ein Gut kraft dieses Paragraphen verkauft wird, soll der Eigenthümer desselben berechtigt sein, gegen Bezahlung des angemessenen (offenen) Marktwerthes, welcher durch Uebereinkunft zwischen der Behörde und dem Eigenthümer oder in Ermangelung solcher Vereinbarung von einer zu diesem Behufe vom Handelsamte ernannten Person ermittelt werden soll, an die Behörde die Auslieferung seines Besitzthums zu verlangen; und die an die Behörde als Werth eines Gutes nach Maassgabe dieser Bestimmung gezahlte Summe soll im Sinne dieses Gesetzes als Kauferlös dieser Habe gelten.

*) Nach section 1 Theil I ist dazu erforderlich, dass alle Eigenthümer sind:
1. geborene britische Unterthanen,
2. naturalisirte Personen,
3. Personen, die das britische Bürgerrecht erworben haben,
4. Inkorporirte, den britischen Gesetzen unterworfene Gesellschaften, deren Hauptgeschäftsniederlassung in den britischen Besitzungen sich befindet.

Nach sect. 742 gehören nicht zu den „Schiffen" die durch Ruder in Bewegung gesetzten Fahrzeuge.

sect. 532.

Die Bestimmungen dieses Theiles des Gesetzes über die Entfernung von Wracks sollen auf jeden Gegenstand oder Sache oder Gesammtheit von Sachen, welche einen Theil der Takelage, Ausrüstung, Ladung, Vorräthe oder des Ballastes des Schiffes sind oder bilden, gerade so Anwendung finden, als ob alles dies in dem Worte „Schiff" enthalten wäre, und im Sinne dieses Gesetzes soll jeglicher Erlös aus dem Verkaufe des Schiffes und der Ladung oder irgend eines damit wiedererlangten Gutes als Gemeinfonds angesehen werden.

Theil X.

Lootsenwesen.

sect. 620.

Ein vom Trinity House bestellter Patentlootse, welcher auf Grund dieses Theils des Gesetzes einen Garantieschein (für 100 Pfund) ausgestellt hat, soll wegen Nachlässigkeit oder mangelnder Geschicklichkeit nicht über die Busse des Scheines und über den Betrag hinaus haften, welcher an ihn für Rechnung der auf derjenigen Reise, auf welcher er in Dienst genommen war, als er sich haftpflichtig machte, geleisteten Lootsendienste zu zahlen ist.

sect. 633.

Ein Eigenthümer oder Führer eines Schiffes soll Niemandem für einen durch Fehler oder Unfähigkeit eines in Auftrag des betreffenden Schiffes innerhalb eines Bezirkes, in welchem die Annahme eines Patentlootsen kraft Gesetzes obligatorisch ist (Zwangslootse), handelnden Patentlootsen veranlassten Verlust oder Schaden verantwortlich sein.

Theil XIII.

Gerichtliches Verfahren.

art. 688.

1. Wenn in irgend einem Theile der Welt irgend ein Schaden an irgend einem Ihrer Majestät oder einem Unterthanen Ihrer Majestät gehörigen Vermögensobjekte von einem ausländischen Schiffe verursacht ist, und wenn zu irgend einer Zeit später in irgend einem Hafen oder Flusse des Vereinigten Königreiches oder innerhalb drei Meilen von der Küste desselben angetroffen wird: so kann der Richter eines Rekordgerichtes (d. h. wo schriftliche Verhandlungen stattfinden) im Vereinigten Königreiche (und in Schottland der Sessionsgerichtshof sowie der Sheriff der Grafschaft, innerhalb dessen Gerichtsbarkeit das Schiff sich etwa befindet), falls ihm von irgend einer in summarischer Weise an ihn sich wendenden Person nachgewiesen wird, dass der Schaden wahrscheinlich durch das Missverhalten oder durch mangelnde Geschicklichkeit des Schiffers oder der Mannschaft des Schiffes verursacht worden ist, einen an irgend einen Zollbeamten oder anderen Beamten, welcher vom Richter, Gerichtshof oder Sheriff mit Namen zu nennen ist, gerichteten Befehl erlassen, worin er ihn auffordert, das Schiff so lange anzuhalten, bis der Eigenthümer, Schiffer oder Spediteur (Consignatär) desselben hinsichtlich des Schadens Ersatz geleistet oder vom Richter, Gerichtshof oder Sheriff zu genehmigende Sicherheit dafür bestellt hat, dass er die Anstellung einer Klage, eines Anspruches oder anderen gesetzlichen Verfahrens, welches im

Hinblick auf den Schaden etwa eingeleitet werde, abwarten und alle Kosten und Schadensersatzleistungen, die darauf hin etwa zuerkannt würden, bezahlen wolle.

Jeder Zoll- oder sonstige Beamte, an den solcher Befehl gerichtet ist, soll das Schiff demgemäss anhalten.

2. Zeigt es sich, dass, bevor ein Gesuch auf Grund dieses Paragraphen eingereicht werden kann, das Schiff, bezüglich dessen das Gesuch zu stellen ist, über die Grenzen des Vereinigten Königreiches oder über drei Meilen von der Küste desselben hinaus abgegangen sein wird, so kann das Schiff so lange angehalten werden, als die Anstellung des Gesuchs erfordert, und das Ergebniss desselben ist dem das Schiff anhaltenden Beamten mitzutheilen.

Dieser Beamte soll für keinerlei Kosten oder Schäden mit Rücksicht auf die Anhaltung des Schiffes haften, ausser wenn diese Anhaltung nachweislich ohne triftige Gründe erfolgt ist.

3. In einem Prozesse über einen solchen obengenannten Schaden soll die Sicherheit leistende Person die Rolle des Beklagten oder Anwaltes erhalten und als Eigenthümer des Schiffes, welches den Schaden veranlasst hat, angegeben werden.

Die Vorlegung des Befehls des Richters, Gerichtshofes oder Sheriffs, welcher bezüglich der Sicherheitsleistung erlassen ist, soll als vollgültiger Beweis der Verpflichtung des Beklagten oder Vertreters zum Prozesse gelten.

Theil XIV.
Ergänzungen (Nachträge).

sect. 734.

Wenn es Ihrer Majestät kund gethan ist, dass die Regierung eines ausländischen Staates wünscht, dass irgend eine der Bestimmungen dieses Gesetzes oder eines später zu erlassenden Abänderungsgesetzes zu demselben, welche auf die Schiffe jenes Landes keine Anwendung leidet, darauf Anwendung finde, und wenn für diese Anwendung keine besonderen Vorschriften in diesem Gesetze sind, so kann Ihre Majestät anordnen, dass diejenigen dieser Vorschriften, welche in der Verordnung aufgeführt sind, (vorbehaltlich der etwaigen darin enthaltenen Beschränkungen) auf die Schiffe jenes Landes sowie auf die Eigenthümer, Schiffer, Seeleute und Schiffsjungen dieser Schiffe, so lange sie sich nicht örtlich innerhalb der Jurisdiktion der Regierung jenes Landes befinden, in derselben Weise in jeder Beziehung Anwendung finden sollen, als wie wenn jene Schiffe britische Schiffe wären.

sect. 741.

Dieses Gesetz soll auf die Ihrer Majestät gehörigen Schiffe ausser in den besonders vorgesehenen Fällen keine Anwendung finden.

14b. Das Gerichtsverfassungsgesetz von 1873 (36 und 37 Vict.) setzt im Cap. 66, sect. 25, sub-sect. 9 fest:

dass in jedem Rechtsfalle oder gerichtlichen Verfahren wegen der aus Zusammenstössen zwischen zwei Schiffen entstandenen Schäden, wenn beide Schiffe schuldig befunden werden, die im Admiralitätsgerichte bislang in Kraft befindlichen Regeln, soweit sie von den in den Gerichten des gemeinen Rechts in Kraft befindlichen Regeln abweichen, den Vorrang haben sollen.

Anmerkung: Die Praxis des Admiralitätsgerichts in Kollisionssachen ist kurz präzisirt von Lord Stowell im Falle „The Woodrop Sims“:

1. Erstens kann ein Zusammenstoss stattfinden, ohne dass einer Partei eine Schuld beizumessen ist, z. B., wenn der Verlust durch Sturm oder sonstige höhere Gewalt veranlasst ist.

 In diesem Falle muss der Unfall von derjenigen Partei, welche zufällig davon betroffen ist, getragen werden, und ist die andere Partei jener in keiner Weise haftbar.

2. Zweitens kann ein Unfall dieser Art entstehen, wenn beide Theile schuldig sind, indem Mangel an der gehörigen Sorgfalt oder Geschicklichkeit auf beiden Seiten vorliegt.

 In diesem Falle ist es Rechtens, dass der Verlust unter sie vertheilt werden muss, da er durch die Schuld beider veranlasst ist.

3. Drittens kann er erfolgen durch ein unrichtiges Verhalten des leidenden Theils allein. Dann gilt der Satz, dass der Betroffene seinen Schaden selbst tragen muss.

4. Endlich kann es die Schuld desjenigen Schiffes gewesen sein, welches das andere anrannte; in diesem Falle würde der unschuldige Theil zur vollen Schadensersatzleistung seitens des anderen berechtigt sein.

14c. Gesetz behufs Ausdehnung der Gerichtsbarkeit und Verbesserung des Verfahrens des hohen Admiralitätsgerichts vom 17. Mai 1861, mit Gesetzeskraft vom 1. Juni 1861. (24 Victor. c. 10.)

sect. 2.

Bei Auslegung und in Bezug auf dieses Gesetz sollen die folgenden Worte, wenn der Zusammenhang oder Gegenstand dem nicht entgegenstehen, den ihnen untenstehend zugewiesenen Sinn haben, nämlich: „Schiff“ soll jede Art von Schiff in sich schliessen, welches zur Schifffahrt benutzt und nicht durch Ruder getrieben wird.

sect. 7.

Das hohe Admiralitätsgericht soll über alle Ansprüche wegen der durch ein Schiff zugefügten Schäden*) Gerichtsbarkeit haben.

sect. 13.

Wenn ein Schiff oder Fahrzeug oder der Erlös desselben vom hohen Admiralitätsgerichte mit Beschlag belegt sind, so soll dieser Gerichtshof dieselben Befugnisse haben, welche im neunten Theile des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes von 1854 dem hohen Kanzleigerichtshofe in England übertragen sind.

sect. 35.

Die dem hohen Admiralitätsgerichte in diesem Gesetz übertragene Gerichtsbarkeit kann sowohl im Verfahren in rem (Realklagen) wie im Verfahren in personam (Personalklagen) ausgeübt werden.

Anmerkung: in rem gegen den Rheder als solchen (gegen das Schiff), in personam gegen den schuldigen Thäter selbst.

*) Hierin sind Körperverletzungen mitinbegriffen.

14d. Gesetz behufs Erleichterung der Ernennung von Vizeadmirälen und Beamten in Vizeadmiralitätsgerichten in den auswärtigen Besitzungen Ihrer Majestät etc. etc. vom 8. Juni 1863, sog. Vizeadmiralitätsgerichtsgesetz. (26 und 27 Victor. c. 24.)

sect. 2.

Wortbedeutungen.

Bei Auslegung und im Sinne dieses Gesetzes sollen, soweit der Zusammenhang und Gegenstand nicht entgegenstehen, folgende Ausdrücke den ihnen zugewiesenen Sinn haben, nämlich:

„Britische Besitzung" bedeutet jede Kolonie, Pflanzung, Niederlassung, Insel oder Gebiet, welche einen Theil der Besitzungen Ihrer Majestät bilden, aber nicht innerhalb der Grenzen der Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland oder der Besitzungen Ihrer Majestät in Indien liegen;

„Vizeadmiralitätsgericht" bedeutet jedes der in der angehefteten als A bezeichneten Zusatzurkunde aufgezählte Vizeadmiralitätsgericht oder jedes Vizeadmiralitätsgericht, welches künftig in einer britischen Besitzung errichtet werden wird;

„Schiff" umfasst jede Art Schiff, welches zur Schifffahrt verwendet und nicht lediglich durch Ruder bewegt wird, mag es ein britisches oder ausländisches sein.

sect. 10.

Die Sachen, in welchen die Vizeadmiralitätsgerichte Gerichtsbarkeit besitzen sind folgende:

4. Bergelohnansprüche für Schiff, Menschenleben oder Güter in dem Schiffe;
5. Schlepplohnansprüche;
6. Ersatzansprüche wegen der durch ein Schiff zugefügten Schäden.

sect. 21.

Wenn eine Ersatzklage wegen Schadens durch Kollision bei einem Viceadmiralitätsgericht anhängig gemacht ist und der Beklagte eine Widerklage anlässlich derselben Kollision anstellt, so kann der Richter auf Antrag der einen Partei verfügen, dass beide Sachen zu gleicher Zeit und auf gleiche Beweise hin verhandelt werden.

Und wenn das Schiff des Beklagten in dem einen Prozesse mit Beschlag belegt ist oder von ihm Sicherheit für Gelebung des Urtheils gestellt ist, aber das Schiff des Widerbeklagten in dem anderen Prozesse nicht beschlagnahmt werden kann und Sicherheit für die Urtheilserfüllung nicht gegeben ist, so kann das Gericht, wenn es solches für angemessen hält, das Verfahren in der ersteren Sache so lange aussetzen, bis in der letzten Sache Sicherheit für die Urtheilserfüllung geleistet ist.

14e. Gesetz behufs Ausdehnung und Abänderung des Vizeadmiralitätsgerichtsgesetzes von 1863, vom 15. Juli 1867 (30 und 31 Victor. c. 45).

sect. 17.

Das Vizeadmiralitätsgerichtsgesetz von 1863 soll sammt diesem Gesetze auf jeden in den Straits-Settlements (Meerengen-Niederlassungen, d. h. an der Malaka-

Strasse, Hauptstadt Singapore) errichteten oder später zu errichtenden Vizeadmiralitätsgerichtshof Anwendung finden.

sect. 18.

Die für Berufungen bestimmte Zeitbeschränkung (von 6 Monaten), welche in der Section 23 des Vizeadmiralitätsgerichtsgesetzes von 1863 enthalten ist, soll für alle in einem jetzt errichteten oder künftig zu errichtenden Vizeadmiralitätsgerichte in irgend einer der Besitzungen Ihrer Majestät in Indien erlassenen Beschlüsse und Verfügungen Anwendung finden.

14f. Gesetz behufs Uebertragung der Admiralitätsgerichtsbarkeit auf die Grafschaftsgerichte vom 31. Juli 1868. (31 und 32 Victor. c. 71.)

sect. 3.

Jedes Grafschaftsgericht, welches Admiralitätsgerichtsbarkeit besitzt, soll unter Vorbehalt und nach Maassgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes die Gerichtsbarkeit und die diesbezüglichen Befugnisse und Machtvollkommenheit zur Untersuchung und Entscheidung der folgenden Sachen (in diesem Gesetze „Admiralitätssachen“ genannt) haben:

3. hinsichtlich jedes Ersatzanspruches wegen Schadens an der Ladung oder Schadens durch Schiffskollision —
 aller Sachen, in welchen der geforderte Betrag 300 Pfund nicht übersteigt.

Anmerkung: Nach sect. 25 tritt in Liverpool an Stelle des Grafschaftsgerichts von Lancashire das Passagegericht von Liverpool,
und nach sect. 33 in den Cinque ports (Dover, Sandwich, Romney, Hythe, Hastings) das dortige Admiralitätsgericht.

sect. 32.

Eine Berufung ist nur gestattet, wenn der durch Beschluss oder Verfügung zuerkannte Betrag die Summe von 50 Pfund übersteigt.

14g. Abänderungsgesetz zum Grafschaftsgerichtsgesetze (Admiralitätsgerichtsbarkeit) von 1868 vom 2. August 1869, mit Gesetzeskraft vom 1. September 1869 (32 und 33 Victor. c. 51).

sect. 2.

Jedes Grafschaftsgericht, welchem Admiralitätsgerichtsbarkeit ertheilt ist oder künftig ertheilt wird, soll die Gerichtsbarkeit und die bezüglichen Befugnisse und Machtvollkommenheit zur Abhörung und Entscheidung folgender Sachen haben:

1. aller Ansprüche aus rechtswidrigen Handlungen (oder Unterlassungen) bezüglich der in irgend welchen Schiffen beförderten Güter, vorausgesetzt, dass der geforderte Betrag 300 Pfund nicht übersteigt.

sect. 4.

Die Section 3 des Admiralitätsgerichtsbarkeitsgesetzes für die Grafschaftsgerichte von 1868 soll auf alle Ersatzansprüche für Schäden an Schiffen ausgedehnt und angewandt werden, mögen sie durch Kollisionen oder anderweitig verursacht sein, wenn der geforderte Betrag 300 Pfund nicht übersteigt.

15. Handelsgesetzbuch der Republik Guatemala vom 20. Juli 1877, in Kraft seit 15. September 1877.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Von Kauffahrteischiffen, ihren Eigenthümern und Miteigenthümern.

Kapitel I.

Von den Kauffahrteischiffen.

art. 702.

Das Wort „Schiff“ umfasst Rumpf, Kiel, Takelwerk und Zubehör eines Hauptfahrzeuges — mag es Namen oder Grösse haben, welche es wolle, und mag es durch Segel, Ruder oder Dampf getrieben werden.

Zweiter Titel.

Von den beim Seehandel betheiligten Personen.

art. 743.

Der Rheder ist verpflichtet:

4. civilrechtlich für die Handlungen des Kapitäns oder der Schiffmannschaft einzustehen, sowohl wenn sie ein Delikt, ein Quasidelikt bilden, als auch wenn sie in einem blossen Versehen bestehen.

art. 751.

Die in der Nr. 4 des art. 743 festgesetzte Haftung trifft den Rheder, auch wenn er nicht Schiffseigenthümer ist.

Der Rheder hat in jedem Falle das Recht, die gehörige Entschädigung von dem Schuldigen zu beanspruchen.

art. 752.

Desgleichen haftet der Rheder für die Handlungen des Stellvertreters, welchen der Kapitän für sich während der Reise ernannt hat, auch in dem Falle, wo eine solche Ernennung ihm durch Vertrag oder Verhaltungsbefehle verboten war.

art. 757.

Der Rheder, sei er nun Schiffseigenthümer oder nicht, kann sich von der Haftung für die Handlungen des Kapitäns und der Schiffsmannschaft und von den durch denselben eingegangenen Schuldverhältnissen frei machen, indem er das Schiff und die nach Maassgabe der Reise, auf welche diese Handlungen und Schuldverhältnisse sich beziehen, verdienten und zu verdienenden Frachtgelder abtritt.

Der Rheder ist, mag er fremd oder Miteigenthümer sein, wegen der Abtretung dem Eigenthümer oder Antheilhaber des Schiffes zu vollständiger Entschädigung verbunden.

art. 762.

Der Verlust des Schiffes vernichtet nicht die Befugniss zur Abtretung, jedoch muss in solchem Falle der Rheder den Gläubigern die verdiente (vereinnahmte) Fracht ausliefern.

Die Ueberlassung des Schiffes und der Fracht zu Gunsten der Versicherer vernichtet ebensowenig diese Befugniss.

Fünfter Titel.

Von den Gefahren und Schäden des Seetransportes.

Kapitel IV.

Von der besonderen Haverei.

art. 1000.

(Der Eigenthümer der Sache trägt die besondere Haverei.)

art. 1001.

Ausgenommen von vorstehender Regel sind:

5. die Schäden, welche der Zusammenstoss von zweifelhafter Zurechenbarkeit an den Schiffen, welche zusammenstossen oder sich verwickeln, anrichtet.

In allen vorstehenden Fällen soll die Haverei durch Beiträge der Betheiligten gedeckt werden.

Kapitel V.

Vom Zusammenstosse von Schiffen.

art. 1003.

Der durch einen zufälligen Zusammenstoss verursachte Schaden wird ohne Ersatzanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat, unbeschadet der etwa bestehenden Versicherung.

art. 1004.

Wenn der Zusammenstoss durch Arglist, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Kapitäns oder der Mannschaft des einen der Schiffe, welche zusammenstiessen, veranlasst wurde, so soll der Schaden von dem Schuldigen gebessert werden. War er durch Schuld beider Kapitäne oder beider Schiffsmannschaften verursacht, so trägt jedes Schiff den Schaden, welchen es erlitten hat.

art. 1005.

In den Fällen eines schuldhaften Zusammenstosses ist der Kapitän dem Rheder für die Havereien des Schiffes und der Ladung verantwortlich, unbeschadet seines Rückgriffes auf die Offiziere und die Schiffsmannschaft, sobald der Zusammenstoss ihnen zugerechnet werden kann.

art. 1006.

Wenn der Zusammenstoss sich ereignete, während das Schiff sich unter Führung eines Patent-Lootsen befand, so kann der zur Zahlung der Haverei verurtheilte Kapitän von dem gedachten Lootsen die entsprechende Entschädigung begehren.

art. 1007.

Im Falle eines Zweifels hinsichtlich der Ursache des Zusammenstosses theilen die Schiffe, welche zusammengestossen sind, unter sich den Schaden zur Hälfte (halb und halb).

art. 1008.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war. Es wird jedoch als von Seiten des Kapitäns desjenigen Schiffes, welches sich in einem der folgenden Fälle befindet, verschuldet angesehen:

1. wenn das Schiff unter Nichtbeachtung der Vorschriften und Gebräuche des Hafens schlecht verankert war oder wenn es auf seinen Anker nicht die nöthigen Bojen hatte;

2. wenn es in der Nacht den Anker lichtet, ohne vorgängig segelfertig gemacht zu sein, oder mit vollen Segeln in die Nähe eines anderen Schiffes fährt, welches vor Anker oder beigedreht lag;
3. wenn das Schiff bei der Hafeneinfahrt ein anderes, welches ihm vorsegelt, zu überholen trachtet, oder wenn es beim Auslaufen demjenigen, welches in den Hafen einläuft, nicht aus dem Wege geht;
4. wenn es mit dem Winde von hinten in einer solchen Richtung segelt, dass es mit einem anderen in einem Durchschnittspunkte der Kurse zusammenstossen kann, und nicht die zur Verhütung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln trifft;
5. wenn das Schiff, mag der Punkt, wo es zusammenstösst, sein, wo er wolle, zur Nachtzeit keine Laterne mit brennendem Licht führte.

art. 1009.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse verloren geht, während es seinen Kurs nach einem Nothhafen gesetzt hatte, um seine Havereien zu repariren, so wird vermuthet, dass der Verlust durch jenen Unfall verursacht ist.

Siebenter Titel.
Von der Seeversicherung.

Kapitel III.
Pflichten und Rechte des Versicherers.

art. 1132.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden oder Verluste, welche aus einer der nachfolgenden Ursachen entstehen:

6. böse Absicht oder Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft, falls nichts anderes vereinbart ist.

 Diese Vereinbarung ist untersagt, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Theilhaber ist.

Achter Titel.
Von der Verjährung der dem Seehandel eigenthümlichen Forderungen und von der Unzulässigkeitseinrede einiger besonderen Ansprüche (Klagen).

Kapitel I.
Von der Verjährung.

art. 1189.

Die Klagen, welche aus den Forderungsverhältnissen entspringen, von welchen das gegenwärtige Buch handelt und für deren Verjährung keine bestimmte Frist vorgeschrieben ist, dauern 5 Jahre.

Kapitel II.
Von der Unzulässigkeitseinrede.

art. 1190.

Unzulässig sind

3. die auf Ersatz der durch Zusammenstoss von Schiffen verursachten Haverei gerichtete Klage, wenn der Kapitän nicht rechtzeitig Protest erhoben hat.

Die Bestimmung gilt nicht in dem Falle, in welchem der Zusammenstoss den gänzlichen Verlust des Schiffes verursachte.

art. 1191.

Die in vorstehendem Artikel erwähnten Proteste bringen keinerlei Wirkung hervor:

1. wenn sie nicht innerhalb 24 Stunden in dem unter No. 3 angeführten Falle erhoben und kund gethan (zugestellt) sind;
2. wenn nach Erhebung und Zustellung (Kundmachung) in den angegebenen Fristen nicht binnen 2 Monaten vom Tage des betreffenden Protestes an eine gerichtliche Klage eingeleitet wird.

art. 1193.

Die 24 Stunden laufen im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen, mag der Ort, wo derselbe sich ereignete, sein, welcher er wolle, vom ersten Augenblicke an, in welchem der Kapitän protestiren konnte.

15a. Civilgesetzbuch der Republik Guatemala vom Jahre 1877 (Gesetzeskraft 6 Monate nach der Publikation).

Drittes Buch.

Von Obligationen und Verträgen.

Titel IX.

Von den Obligationen, welche aus präsumirter Zustimmung entstehen.

§ 5.

Von den Quasidelikten.

art. 2276.

Quasidelikt sind unerlaubte lediglich aus Nachlässigkeit und nicht mit Vorsatz begangene Handlungen.

art. 2289.

Wenn mehrere Personen an einem Schaden schuld sind, so haften sie solidarisch, es sei denn, dass sich der von jedem Einzelnen verursachte Theil des Schadens feststellen liesse.

art. 2290.

Wenn der Eigenthümer einer Sache ohne Vorsatz oder Ueberlegung zugleich (im Zusammenwirken) mit anderen Personen an seiner eigenen Sache einen Schaden verursacht hat, so kann er gegen Jeden seinen Ersatzanspruch für denjenigen Theil des Schadens richten, welcher auf denselben im Verhältnisse entfällt.

art. 2291.

Bei anderen Arten von Quasidelikten stuft sich die Civilklage gleichfalls nach Maassgabe der verursachten Schäden und nach den Umständen der That ab.

Nach art. 668 ist die Verjährung einjährig.

16. Handelsgesetzbuch der Republik Haiti vom 28. Mai 1826, mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1827.

No. 2.

Gesetz über den Seehandel.

Titel III.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 213.

Jeder Schiffseigenthümer haftet civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers hinsichtlich des Schiffes und der Ladung.

Die Haftung erlischt durch Abtretung von Schiff und Fracht.

art. 214.

Die Eigenthümer der zum Kriege ausgerüsteten Fahrzeuge haften jedoch für die auf dem Schiffe von den Kriegsleuten oder von der Mannschaft begangenen Vergehen und Plünderungen nur bis zum Betrage ihrer Bürgschaft, es sei denn, dass sie selbst daran theilgenommen haben oder Mitschuldige sind.

Titel X.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 347.

Auf Gefahr des Versicherers gehen alle Schäden und Verluste, welche die versicherten Gegenstände durch zufälliges Zusammenstossen treffen.

art. 350.

Der Versicherer haftet nicht für Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen „Baraterie des Schiffers“ bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Titel XI.

Von Havereien.

art. 404.

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen wird, wenn das Ereigniss ein rein zufälliges war, der Schaden ohne Entschädigungsanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat. Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden des einen der Schiffer erfolgt ist, so wird der Schaden von demjenigen bezahlt, welcher ihn verursacht hat. Wenn Zweifel über die Ursachen des Zusammenstosses herrscht, so wird der Schaden auf gemeinsame Kosten und zu gleichen Theilen von den Schiffen, welche ihn zugefügt und erlitten haben, gebessert. In diesen letzteren Fällen findet die Schadensabschätzung durch Sachverständige statt.

Titel XIV.

Von der Unzulässigkeit der Klage.

art. 432.

Als unzulässig sind abzuweisen:

alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der durch Zusammenstoss an einem Orte, wo der Schiffer hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn er keinen Anspruch erhoben hat.

art. 433.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 24 Stunden vorgenommen und zugestellt sind und wenn nicht binnen Monatsfrist seit ihrem Datum eine gerichtliche Klage auf sie gefolgt ist.

17. Handelsgesetzbuch für die Republik Honduras vom 27. August 1880.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Titel I.

Von den Kauffahrteischiffen und den Eigenthümern und Miteigenthümern derselben.

§ 1.

Von den Kauffahrteischiffen.

art. 821.

Das Wort „Schiff" bezeichnet den Rumpf und Kiel, die Tagelage und das Zubehör jedes Hauptfahrzeuges — mag seine Benennung und Grösse sein, welche sie wolle, und mag es ein Segel-, Ruder- oder Dampfschiff sein.

§ 2.

Von Schiffseigenthümern und -Miteigenthümern.

art. 858.

Die Bestimmungen dieses Buches leiden auf die Schifffahrt in den Binnengewässern keine Anwendung.

Titel II.

Von den beim Seehandel vorkommenden Personen.

art. 859.

Rheder heisst derjenige, welcher ein Schiff — mag er nun Eigenthümer desselben sein oder nicht — im eigenen Namen und für eigene Rechnung und Gefahr ausrüstet, verproviantirt und expedirt, den gemachten Gewinn einnimmt und alle mit demselben verbundenen Lasten trägt.

art. 862.

Der Rheder ist verpflichtet:

4. civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers und der Mannschaft zu haften, mögen dieselben ein Delikt oder Quasidelikt begründen oder in einem blossen Versehen bestehen.

art. 870.

Die in Ziffer 4 des Artikels 862 festgesetzte Haftung trifft den Rheder auch dann, wenn er nicht Eigenthümer des Schiffes ist. Der Rheder ist in diesem Falle berechtigt, von dem Schuldigen die entsprechende Entschädigung zu verlangen.

art. 871.

Der Rheder haftet auch für die Handlungen des Stellvertreters, welchen der Schiffer während der Reise ernannt hat, auch in dem Falle, dass eine solche Ernennung ihm durch Vertrag oder Verhaltungsbefehle verboten war.

art. 873.

Die Haftung des Rheders fällt weg:

1. wenn die Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft sich nicht auf Schiff oder Reise beziehen;
2. wenn derjenige, welcher diese Haftung geltend macht, an den Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft mitschuldig ist;

3. wenn die Handlungen des Schiffers eine Verletzung der Pflichten begründen, welche ihm das Gesetz im öffentlichen Interesse in seiner Eigenschaft als Schiffsführer auferlegt.

art. 875.

Um die civilrechtliche Haftung des Rheders für eine Handlung des Schiffers herbeizuführen, kann der Gläubiger einen jeden derselben für sich oder beide zugleich belangen, und das gefällte Urtheil kann ohne Unterschied gegen die Person und das Vermögen des einen wie des anderen vollstreckt werden.

art. 876.

Der Rheder kann — mag er nun Schiffseigenthümer sein oder nicht — sich von der Haftung für die Handlungen des Schiffers und der Mannschaft und für die von dem ersteren eingegangenen Verpflichtungen befreien, wenn er das Schiff und die auf der Reise, auf welche sich diese Handlungen und Verpflichtungen beziehen, empfangenen und ausständigen Frachtgelder abtritt.

Der Rheder wird durch die Abtretung — mag er nun Schiffseigenthümer sein oder nicht — verpflichtet, den Eigenthümer oder Theilhaber des Schiffes voll und ganz zu entschädigen.

art. 877.

Wenn die Ladung dem Rheder gehört, so ist derselbe nicht verpflichtet, dieselbe abzutreten. Er muss jedoch den Gläubigern die entsprechende, durch Sachverständige abgeschätzte Fracht dafür bezahlen.

Auch ist er nicht verpflichtet, die Entschädigungssumme abzutreten, welche er von den Versicherern des Schiffes erhält.

art. 879.

Der Rheder, Eigenthümer oder Theilhaber, welcher gleichzeitig Schiffsführer ist, kann sich durch die Abtretung nicht der Haftung für seine eigenen Handlungen und auch nicht derjenigen für seine von ihm eigegangenen Verpflichtungen entziehen.

art. 881.

Der Verlust des Schiffes lässt die Befugniss zur Abtretung desselben bei Bestand. Der Rheder muss jedoch in diesem Falle den Gläubigern die vereinnahmte Fracht ausliefern.

Die Abtretung des Schiffes und der Fracht zu Gunsten der Versicherer lässt diese Befugniss ebenfalls nicht erlöschen.

art. 882.

Der Rheder kann das Schiff nach der Beschlagnahme desselben und in jedem Stadium des Verfahrens abtreten, wenn er nicht förmlich auf die vom Gesetze gewährte Befugniss verzichtet hat, und wenn er nur die Abtretung vornimmt, bevor das Schiff gerichtlich verkauft ist.

art. 883.

Die Abtretung überträgt nicht das Eigenthum des Schiffes, und demnach muss der Preis, welcher nach Befriedigung des Gläubigers übrig bleibt, an den Rheder abgeliefert werden.

art. 884.

Durch die zu Gunsten eines der Gläubiger erfolgte Abtretung erlöschen die Ansprüche der übrigen gegen den Rheder vollständig.

Wenn jedoch diese Ansprüche aus einem Delikte oder Quasidelikte des Schiffers herrühren, so entzieht die Abtretung den Gläubigern nicht das Recht, denselben strafrechtlich zu verfolgen.

art. 885.

Die Abtretung muss in öffentlicher Urkunde erfolgen und den Gläubigern mitgetheilt werden.

Titel V.

Von den Gefahren und Schäden beim Seetransport.

§ 4.

Von der besonderen Haverei.

art. 1123.

(Der Eigenthümer der Sache trägt die besondere Haverei.)

art. 1124.

Von der vorstehenden Regel sind ausgenommen:

5. Die Schäden, welche der Zusammenstoss mit zweifelhafter Verschuldung den Schiffen, welche gegeneinander gestossen sind oder sich verwickelt haben, zufügt.

In allen vorhergehenden Fällen soll die Haverei durch Beiträge der Betheiligten bezahlt werden.

§ 5.

Vom Zusammenstoss.

art. 1126.

Der durch zufälligen Zusammenstoss verursachte Schaden ist ohne Ersatzanspruch von demjenigen Schiffe, welches ihn erlitten hat, unbeschadet einer etwaigen Versicherung, zu tragen.

art. 1127.

Wenn der Zusammenstoss durch Vorsatz, Nachlässigkeit oder Unwissenheit des Schiffers oder der Mannschaft eines der zusammengestossenen Schiffe verursacht ist, so muss der Schaden von dem Schuldigen ersetzt werden. Wenn der Zusammenstoss in Folge einer Handlung beider Schiffer oder beider Schiffsmannschaften eingetreten ist, so hat jedes Schiff den Schaden, welchen es erlitten hat, zu tragen.

art. 1128.

Im Falle eines verschuldeten Zusammenstosses haftet der Schiffer dem Rheder für die Beschädigungen des Schiffes und der Ladung unbeschadet seines Rückgriffes gegen die Offiziere und die Mannschaft, wenn der Zusammenstoss denselben zur Last gelegt werden kann.

art. 1129.

Wenn der Zusammenstoss eintritt, während das Schiff von einem Hafenlootsen geführt wird, so kann der zur Bezahlung der Haverei verurtheilte Schiffer von diesem die entsprechende Schadloshaltung verlangen.

art. 1130.

Im Falle eines Zweifels über die Ursache des Zusammenstosses müssen die Schiffe, welche zusammengestossen sind, den Schaden halb und halb unter sich vertheilen.

art. 1131.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss ein zufälliger war. Es wird jedoch als von Seiten des Führers desjenigen Schiffes verschuldet angesehen, welches sich in einem der folgenden Fälle befindet:

1. wenn das Schiff unter Nichtbeachtung der Hafenordnungen und -Gebräuche schlecht verankert ist oder wenn seine Anker nicht mit den nöthigen Bojen versehen sind;
2. wenn das Schiff bei Nacht die Anker lichtet, ohne vorher ausklarirt zu haben, oder wenn es mit vollen Segeln in unmittelbarer Nähe eines anderen vorbeifährt, welches verankert ist oder still liegt;
3. wenn das Schiff beim Einlaufen in einen Hafen ein anderes, welches vor ihm fährt, zu überholen versucht, oder wenn es beim Auslaufen einem in den Hafen einlaufenden Schiffe nicht freie Bahn lässt;
4. wenn es mit raumem Winde in einer solchen Richtung fährt, dass es an einem Kreuzungspunkte mit einem anderen zusammentreffen kann, und nicht die zur Vermeidung eines Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln trifft;
5. wenn ein Schiff bei Nacht keine brennende Laterne hat, an welchem Orte es sich auch immerhin befinden möge.

art. 1132.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse auf der Fahrt nach einem Nothhafen behufs Ausbesserung seiner Beschädigungen untergeht, so wird vermuthet, dass der Verlusst durch diesen Unfall herbeigeführt worden ist.

Titel VII.

Von der Seeversicherung.

§ 3.

Von den Pflichten und Rechten des Versicherers.

art. 1257.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden oder Verluste, welche aus irgend einer der folgenden Ursachen herrühren:

6. aus Vorsatz oder Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft, es sei denn das Gegentheil vereinbart.

Diese Vereinbarung ist dann verboten, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Theilhaber ist.

Titel VIII.

Von der Verjährung der dem Seehandel eigenthümlichen Verbindlichkeiten und von der Unzulässigkeitseinrede einiger besonderen Klagen.

§ 2.

Von der Unzulässigkeitseinrede.

art. 1316.

Unzulässig sind:

3. die Klage auf Schadensersatz wegen der durch einen Zusammenstoss verursachten Haverei, wenn der Schiffer nicht rechtzeitig Protest erhoben hat.

Diese Bestimmung gilt nicht für den Fall, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes bewirkt.

Anmerkung: art. 1315. In diesem Falle besteht eine fünfjährige Verjährungsfrist.

art. 1317.

Die in dem vorigen Artikel erwähnten Proteste sind wirkungslos:

1. wenn sie nicht in dem in Ziffer 3 angegebenen Falle binnen 24 Stunden erhoben und zugestellt sind;
2. wenn nicht, nachdem sie in den angegebenen Fristen erhoben und zugestellt sind, binnen 2 Monaten, vom Datum des betreffenden Protestes an gerechnet, die Klage angestrengt ist.

art. 1319.

Die 24 Stunden laufen im Falle des Zusammenstosses — mag derselbe erfolgt sein, an welchem Orte er wolle — von dem ersten Momente an, in welchem der Schiffer Protest erheben konnte.

18. Handelsgesetzbuch für das Königreich Italien vom 31. Oktober 1882, in Kraft seit dem 1. Januar 1883.

Zweites Buch.

Vom Seehandel und von der Schifffahrt.*)

Erster Titel.

Von Schiffen und deren Eigenthümern.

art. 491.

Die Schiffseigenthümer sind für die Handlungen des Kapitäns und jeder anderen Person der Schiffsmannschaft verantwortlich und haften für die vom Kapitän eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie Schiff und Fahrt (Reise) betreffen.

Jedoch kann jeder Eigenthümer oder Miteigenthümer, welcher keine persönliche Verbindlichkeit eingegangen ist, in allen Fällen sich von dieser Haftung und den obgenannten Verbindlichkeiten durch die Abtretung des Schiffes und der verdienten oder zu verdienenden Fracht befreien, ausgenommen von derjenigen für Heuern und Gehalt der Personen der Schiffsbesatzung.

Die Befugniss, zur Abtretung zu schreiten, steht demjenigen nicht zu, welcher gleichzeitig Kapitän und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

art. 492.

Die Abtretung kann allen Gläubigern oder nur einem einzigen gegenüber vorgenommen werden. Die Anzeige der Abtretung muss in die Register des Seeamtes eingetragen werden, bei welchem das Schiff eingeschrieben ist, und die erfolgte Eintragung muss den Gläubigern unter der Bezeichnung (in der Eigenschaft), in welcher sie in jenem Register unter Aufführung der Nationalität eingetragen oder angemerkt sind, bekannt gemacht werden.

Gegenüber den Gläubigern, welche eine Vorladung oder einen Zahlungsbefehl haben mittheilen lassen, muss die Abtretung durch die That des bekannt gegebenen Gerichtsvollziehers im gewählten Domizil und in Ermangelung desselben auf der

*) D. h. See- und Binnenschifffahrt, jedwede Schifffahrt ganz allgemein.

Gerichtsschreiberei (Kanzlei) des Handelsgerichtes binnen 8 Tagen vom Datum des Termins des Zahlungsbefehles bei Strafe des Anspruchsverlustes erfolgen.

art. 493.

Im Falle der Abtretung kann jeder Gläubiger das Schiff mit der Verpflichtung der Bezahlung der anderen bevorrechtigten Gläubiger für seine Rechnung übernehmen.

Wenn mehrere Gläubiger zusammentreffen, so hat derjenige den Vorzug, welcher sich zuerst erklärte.

Wenn sie gleichzeitig zusammentreffen, so hat der Gläubiger der grösseren Summe den Vorzug.

Wenn kein Gläubiger das Schiff für seine Rechnung übernimmt, so wird dasselbe auf Antrag des eifrigsten (betreibenden) Gläubigers verkauft, und der Erlös unter die Gläubiger vertheilt, und was dann nach Bezahlung der Gläubiger übrig bleibt, gehört dem Eigenthümer.

Sechster Titel.

Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seefahrt.

Kapitel I.

Von dem Versicherungsvertrag und den Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 618.

Der Versicherer haftet nicht für die Pflichtverletzungen und für die Versehen des Schiffers und der Mannschaft, die unter dem Namen „Baraterie“ bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil abgemacht ist.

Eine solche Vereinbarung verliert ihre Wirkung, wenn sie sich auf einen namentlich im Vertrage aufgeführten Schiffer bezieht und der Versicherte diesen ohne Einwilligung des Versicherers verabschiedet und einen anderen an seine Stelle setzt.

Achter Titel.

Von dem durch Zusammenstoss von Schiffen verursachten Schaden.

art. 660.

Wenn der Zusammenstoss von Schiffen durch Zufall oder höhere Gewalt eingetreten ist, so werden die Schäden und der Verlust, welche daraus entspringen, von der Sache, die sie erlitten hat, ohne Entschädigungsanspruch getragen.

art. 661.

Wenn der Zusammenstoss durch Verschulden des einen der Schiffe erfolgt ist, so sind die Schäden und der Verlust, welche daraus entspringen, zu Lasten des Schiffes selbst.

Die der getödteten oder verwundeten Person geschuldete Entschädigung hat im Falle der Unzulänglichkeit der vertheilbaren Summe ein Vorrecht.

art. 662.

Wenn es sich nicht ergiebt, welchem der zusammengestossenen Schiffe das Verschulden zuzuschreiben ist, oder wenn ein gemeinsames Verschulden sich ergiebt, so trägt jedes die Schäden und den Verlust, welche es erlitten hat, ohne Ersatzanspruch.

Jedoch ist jedes solidarisch zum Ersatze der den eingeladenen Gütern verursachten Schäden und Verluste und zu der wegen der Verletzung der Person in Gemässheit der Bestimmungen der beiden vorhergehenden Artikel schuldigen Entschädigung verpflichtet.

art. 663.

Die in den vorhergehenden Artikeln festgesetzte Haftung der Schiffe lässt diejenige des Urhebers des Verschuldens den Verunglückten und den Eigenthümern der Schiffe gegenüber unberührt.

art. 664.

Wenn ein Schiff ohne irgend ein Verschulden mit einem anderen zusammengestossen ist, weil eben dasselbe durch Verschulden eines dritten zusammenstiess, so ist die ganze Verantwortlichkeit zu Lasten jenes dritten Schiffes.

art. 665.

Die Entschädigungsklage wegen der aus einem Zusammenstosse von Schiffen entsprungenen Schäden ist nur zulässig, wenn ein Protest oder eine Klage binnen 3 Tagen vor der Behörde des Ortes des Unfalles oder des ersten Landungsplatzes erhoben ist.

Wegen der einer Person oder an einer eingeladenen Sache verursachten Schäden schadet der Mangel des Protestes denjenigen Betheiligten nicht, welche sich nicht auf dem Schiffe befunden haben oder nicht im Stande waren, ihre Willensäusserung kund zu thun.

19. Handelsgesetzbuch der Vereinigten Staaten von Mexico, vom 15. September 1889, mit Gesetzeskraft vom 1. August 1890.

Buch III.

Vom Seehandel.

Titel II.

Von den beim Seehandel vorkommenden Personen.

Kapitel I.

Vom Rheder.

art. 666.

Als Rheder gilt die mit der Verproviantirung oder Vertretung des Schiffes in dem Hafen, wo dasselbe sich befindet, betraute Person.

art. 673.

Der Rheder haftet nicht für die Ausschreitungen, welche der Schiffer oder die Mannschaft während der Schifffahrt begehen, und es erübrigt wegen derselben nur das Vorgehen gegen die Personen, welche sich als schuldig erwiesen, und deren Güter.

art. 675.

Die Eigenthümer der zur Kaperei ausgerüsteten Schiffe haften für die auf See vom Kriegsvolk, welches sich an Bord befindet, oder von der Besatzung begangenen Delikte und Plünderungen nur bis zu der Summe, welche sie als Kaution gestellt haben, es sei denn, dass sie Theilnehmer oder Mitschuldige sind.

Titel III.

Von den besonderen Verträgen des Seehandels.

Kapitel 10.

Verbindlichkeiten zwischen Versicherer und Versicherten.

art. 830.

Die Versicherer ersetzen die Schäden und Nachtheile, welche die versicherten Gegenstände aus einer der folgenden Ursachen erläutern:

2. zufälligem Zusammenstoss.

art. 831.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden und Nachtheile, welche den versicherten Gegenständen aus einer der folgenden Ursachen zustossen, auch wenn sie in der Police nicht ausgeschlossen sind:

3. Baraterie des Schiffers, ausser wenn sie Gegenstand der Versicherung ist.

Titel IV.

Von den Gefahren, Schäden und Unfällen des Seehandels.

Kapitel III.

Vom Zusammenstossen von Schiffen.

art. 901.

Wenn ein Schiff mit einem anderen durch Schuld, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Schiffers, Steuermannes oder einer sonstigen Person der Bemannung zusammenstösst, so hat der Rheder des den Zusammenstoss herbeiführenden Schiffes die eingetretenen Schäden und Verluste nach vorgängiger Abschätzung durch Sachverständige zu ersetzen.

art. 902.

Wenn der Zusammenstoss beiden Schiffen zuzurechnen ist, so trägt ein jedes derselben seinen eigenen Schaden und beide haften solidarisch für die an ihren Ladungen verursachten Schäden und Verluste.

art. 903.

Die Bestimmung des vorhergehenden Artikels findet auch in dem Falle Anwendung, in welchem sich nicht ermitteln lässt, welches von beiden Schiffen der Urheber des Zusammenstosses gewesen ist.

art. 904.

In den angeführten Fällen bleiben der civilrechtliche Anspruch des Rheders gegen den Urheber des Schadens und die etwa platzgreifende strafrechtliche Verantwortlichkeit unberührt.

art. 905.

Wenn ein Schiff mit einem anderen durch Zufall oder höhere Gewalt zusammenstösst, so trägt jedes Schiff und dessen Ladung seine eigenen Schäden.

art. 906.

Wenn ein Schiff mit einem anderen von einem dritten Schiffer gemietheten Schiffe zusammenstösst, so hat es die Schäden und Verluste zu ersetzen, welche dem Rheder dieses dritten Schiffes zustossen, indem der Schiffer dem genannten Rheder gegenüber civilrechtlich haftbar bleibt.

art. 907.

Wenn in Folge eines Sturmes oder einer anderen Ursache der höheren Gewalt ein Schiff, welches gehörig verankert und vertäut ist, mit den in der Nähe gelegenen zusammenstösst und an ihnen Havereien verursacht, so hat der eingetretene Schaden den Charakter einer einfachen (besonderen) Haverei des angerannten Schiffes.

art. 908.

Es wird vermuthet, dass ein Schiff durch einen Zusammenstoss, falls es einen solchen erlitten hatte, untergegangen sei, wenn es beim Vorfalle steil in die Höhe stand, desgleichen wenn es, weil es genöthigt war, einen Hafen aufzusuchen, um die durch den Zusammenstoss veranlassten Havereien zu repariren, während der Reise untergeht oder sich genöthigt sieht, zu stranden, um sich zu retten.

art. 909.

Wenn die Schiffe, welche zusammengestossen sind, zur Zeit des Zusammenstosses in Ausübung ihrer Obliegenheiten begriffene Lootsen an Bord gehabt haben, so enthebt deren Gegenwart (Anwesenheit) die Schiffer der Verantwortlichkeit nicht, in welche sie verfallen; jedoch haben dieselben einen Anspruch darauf, von den Lootsen entschädigt zu werden, und zwar unbeschadet der strafrechtlichen Verantwortlichkeit, in welche dieselben etwa verfallen können.

art. 910.

Der Ersatzanspruch wegen Schäden und Nachtheile, welche von Zusammenstössen herrühren, ist nur zulässig, wenn binnen 24 Stunden ein Protest oder eine Erklärung vor der zuständigen Behörde des Ortes, wo der Zusammenstoss stattfand, oder vor der des ersten Nothhafens des Schiffes, falls es in Mexiko ist, und vor dem mexikanischen Konsul, wenn es sich im Auslande befindet, abgelegt ist.

art. 911.

Hinsichtlich der Schäden, welche den Menschen oder der Ladung zugefügt sind, kann der Mangel des Protestes den Betheiligten nur dann schaden, wenn sie sich auf dem Schiffe befunden haben oder in der Lage waren, ihren Willen kundzugeben.

art. 912.

Die civilrechtliche Haftpflicht, welche den Rhedern in den in diesem Kapitel behandelten Fällen obliegt, gilt als auf den Werth des Schiffes nebst allem Zubehör und den auf der Reise verdienten Frachtgeldern beschränkt.

art. 913.

Wenn der Werth von Schiff und Zubehör nicht ausreicht, um alle Verbindlichkeiten zu decken, so hat der für Tod oder Verletzung von Menschen geschuldete Ersatz den Vorzug.

art. 914.

Wenn der Zusammenstoss zwischen mexikanischen Schiffen in fremdländischen Gewässern stattgefunden hat, oder wenn die Schiffe, falls der Zusammenstoss auf hoher See erfolgte, einen ausländischen Hafen anlaufen, so soll der mexikanische Konsul in jenem Hafen die entsprechende Untersuchung des Ereignisses einleiten, indem er das Protokoll dem Kapitän des nächsten mexikanischen Hafens behufs Uebergabe an die zuständige Behörde einsendet.

Buch IV.

Titel II.

Von der Verjährung.

art. 1043.

In einem Jahre verjähren:

8. die Ansprüche, welche die Schadensersatzforderung für die durch Zusammenstösse und Havereien erlittenen Schäden und Nachtheile zum Gegenstande haben.

19a. Civilgesetzbuch von Mexico vom 20. Dezember 1870 mit Gesetzeskraft vom 1. März 1871 für Unter-Kalifornien, später auch für Veracruz und Puebla und die ganze Republik.

Buch III.

Von Verträgen.

Titel III.

Von der Ausführung der Verträge.

Kapitel IV.

Von der Civilhaftung.

art. 1590.

Wenn verschiedene Personen civilrechtlich haften, so gelten die auf Solidarobligationen (Gesammthandsobligationen) bezüglichen Regeln, wenn die Obligationen, welche als Vertragsgrundlage dienen, derartig sind. Andernfalls haftet jede Person für ihren Theil.*)

20. Handelsgesetzbuch für das Fürstenthum Monaco vom 5. November 1877, in Kraft seit dem 1. Januar 1878.

Zweites Buch.

Vom Seehandel.

Titel III.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 179.

Jeder Schiffseigenthümer haftet civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers und für die von demselben eingegangenen Verpflichtungen, soweit sich dieselben auf Schiff und Fahrt beziehen.

Von dieser Haftung kann er sich in allen Fällen durch Abtretung von Schiff und Fracht befreien.

Die Befugniss zur Vornahme der Abtretung ist jedoch demjenigen nicht gewährt, welcher gleichzeitig Schiffer und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

art. 180.

Die Eigenthümer der zum Kriege ausgerüsteten Fahrzeuge haften jedoch für die auf der See von den auf ihren Schiffen befindlichen Kriegsleuten oder von der

*) Obgleich dieser art. 1590 unter der Rubrik der „Verträge“ sich findet, behandelt das Kapitel IV doch auch die sogenannten Obligationes ex lege (Haftung für Dritte ausserhalb des Kontraktes z. B. Haftung für Thierschaden, für Haussturz etc.).

Mannschaft begangenen Vergehen und Plünderungen nur bis zum Betrage der von ihnen geleisteten Bürgschaft, es sei denn, dass sie selbst daran theilgenommen haben oder Mitschuldige sind.

Titel XI.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 321.

Auf Gefahr der Versicherer gehen alle Beschädigungen und Verluste, welche den versicherten Gegenständen durch zufälligen Zusammenstoss zustossen.

art. 324.

Der Versicherer haftet nicht für Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen „Baraterie des Schiffers" bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Titel XII.

Von den Havereien.

art. 378.

Wenn ein Zusammenstoss von Schiffen erfolgt ist, und zwar durch reinen Zufall, so wird der Schaden ohne Ersatzanspruch von demjenigen der Schiffe getragen, welches denselben erlitten hat. Wenn der Zusammenstoss durch Verschulden des einen der Schiffer erfolgt, so wird der Schaden von demjenigen getragen, welcher ihn verursacht hat. Wenn die Ursachen des Zusammenstosses zweifelhaft sind, so wird der Schaden von den Schiffen, welche denselben herbeigeführt und erlitten haben, gemeinschaftlich und zu gleichen Theilen getragen. In den beiden letzten Fällen erfolgt die Abschätzung des Schadens durch Sachverständige.

Titel XV.

Von der Unzulässigkeit der Klage.

art. 406.

Unzulässig sind: — — — — — — — — — — — — —

alle Entschädigungsklagen wegen Schäden, welche durch einen Zusammenstoss an einem Orte, wo der Schiffer hätte klagen können, verursacht worden sind, wenn er deshalb keine Ansprüche erhoben hat.

art. 407.

Diese Proteste und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 24 Stunden erhoben und zugestellt sind und wenn ihnen nicht binnen Monatsfrist nach ihrem Datum eine gerichtliche Klage gefolgt ist.

21. Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich - Ungarn, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Russland und der Türkei vom 13. Juli 1878, sog. Berliner Vertrag, ratifizirt am 3. August 1878.

art. 29.

— —

Montenegro hat die in Dalmatien in Kraft befindliche Seegesetzgebung anzunehmen.

22. Handelsgesetzbuch der Republik Nicaragua vom 12/22. März 1869.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Von den Schiffen.

art. 322.

Unter dem Worte „Schiffe" sind alle Fahrzeuge jeder Tragfähigkeit einbegriffen, mit Ausnahme derjenigen, welche zur Schifffahrt anderer als deren Zubehör gehören.

Zweiter Titel.

Von den Personen, welche Seehandel betreiben.

Erster Abschnitt.

Von den Rhedern.

art. 339.

Der Rheder muss, unbeschadet seines Rückgriffsrechtes auf den Kapitän wegen Nichtbefolgung seiner Anordnungen, die von demselben eingegangenen Schulden bezahlen, wenn ihre Verwendung im Dienste des Schiffes bewiesen wird.

Und er haftet civilrechtlich für die Nachlässigkeit und die schlechte Führung des Kapitäns und dessen Untergebenen während der Reise.

Dritter Titel.

Von den besonderen Verträgen des Seehandels.

Abschnitt III.

Von den Seeversicherungen.

§ 3.

Pflichten zwischen Versicherer und Versichertem.

art. 462.

Für Rechnung und Gefahr des Versicherers laufen die Verluste und Schäden, welche die versicherten Gegenstände durch irgend eine Art von Seeunfall oder Seegefahr erleiden, jedoch nicht, wenn dieselben durch eine Unterlassung oder einen Vorsatz von Seiten des Versicherten oder des Schiffsführers entstanden sind, oder wenn es Abgänge, Abfälle und Verluste sind, welche aus eigenen Fehlern der Sachen selbst hervorgehen.

Vierter Titel.

Von den Gefahren und Schäden des Seehandels.

Erster Abschnitt.

Von den Havereien.

art. 494.

Einfache oder besondere Havereien sind:

6. der Schaden, welchen das Schiff oder die Ladung durch den Zusammenstoss mit einem anderen erleidet, falls derselbe zufällig und unvermeidlich war.

23. Handelsgesetzbuch für das Königreich der Niederlande (Holland) vom 10. April 1838, seit dem 1. Oktober 1838 in Kraft.

Zweites Buch.

Von den aus der Schifffahrt entspringenden Rechten und Pflichten.

Zweiter Titel.

Von Eigenthümern, Mitrhedern und Buchhaltern von Schiffen.

art. 321.

Der Eigenthümer eines Schiffes oder die Mitrheder haften jeder nach Verhältniss ihres Antheils für die Handlungen und Verbindlichkeiten des Kapitäns rücksichtlich alles dessen, was auf das Schiff und die Reise (Unternehmung) Bezug hat.

Diese Verantwortlichkeit erlischt durch die Abtretung des Schiffes und der aus der Reise, auf welche die Handlungen und Verbindlichkeiten sich beziehen, mit dem Schiffe verdienten und zu verdienenden Fracht.

Diese Abtretung erfolgt durch eine Erklärung zu notariellem Protokoll.

Jeder Mitrheder wird von seiner Haftung durch eine gleiche in der oben genannten Form abgefasste Abtretung seines Antheiles frei.

Wenn die Eigenthümer oder Mitrheder ihr Interesse an Schiff und Fracht haben versichern lassen, so ist ihre Forderung an den Versicherer nicht in die Abtretung mit einbegriffen.

Sechster Titel.

Von dem durch Uebersegeln, Ansegeln, Anfahren und Antreiben verursachten Schaden.

art. 534.

Wenn ein Schiff durch Schuld des Schiffers oder seiner Schiffsmannschaft ein anderes Schiff übersegelt oder gegen dasselbe ansegelt, anfährt oder antreibt, und somit beschädigt, so muss der ganze dem Schiffe und den Gütern zugefügte Schaden von dem Schiffer, dessen Schiff den Schaden verursacht hat, vergütet werden.

art. 535.

Falls das eine oder das andere durch beiderseitige Schuld verursacht ist, so trägt jeder seinen eigenen Schaden.

Die Schiffer sind sowohl in diesem als in dem im vorhergehenden Artikel entschiedenen Falle den Eigenthümern der Schiffe und Kaufmannsgütern zum Ersatze verpflichtet, unbeschadet ihres Rückgriffes auf die Offiziere und das Schiffsvolk, wenn Gründe dazu vorliegen.

art. 536.

Wenn dieses Uebersegeln, Ansegeln, Anfahren oder Antreiben durch einen reinen Zufall verursacht ist, so tragen jedes Schiff und jede Ladung ihren eigenen Schaden, vorbehaltlich dessen, was durch art. 540 bestimmt ist.

art. 537.

Die Bestimmung des vorhergehenden Artikels findet auch in dem Falle Anwendung, dass das eine der beiden Schiffe etwa unbeladen war.

art. 538.

Wenn weder die Schuld, noch der Zufall bewiesen werden können und somit die Ursache des Uebersegelns, Ansegelns, Anfahrens oder Antreibens zweifelhaft ist, so soll der den Schiffen oder Gütern zugefügte Schaden zusammengefügt und von jedem im Verhältniss des bezüglichen Werthes der verschiedenen Schiffe und Ladungen getragen werden.

Der Betrag dessen, was jedes Schiff und jede Ladung vom allgemeinen Schaden tragen muss, wird im Verhältniss des Werthes derselben über (auf) jedes Schiff und jede Ladung besonders vertheilt (geschlagen).

art. 539.

Wenn nach dem Ansegeln, Uebersegeln, Anfahren oder Antreiben ein Schiff auf dem Striche oder Kurse, welchen es, um einen Nothhafen zur Ausbesserung des Schadens zu erreichen, zu nehmen genöthigt war, untergeht, so streitet die Vermuthung dafür, dass der Untergang durch das Ansegeln, Uebersegeln, Anfahren oder Antreiben verursacht ist.

art. 540.

Wenn ein segelndes oder treibendes Schiff ein anderes Schiff, welches am gehörigen Orte vor Anker liegt oder festgelegt ist, durch Ansegeln, Antreiben oder Anfahren beschädigt, und solches ohne Schuld des Schiffers oder der Schiffsmannschaft des ansegelnden, antreibenden oder anfahrenden Schiffes geschieht, so soll dasselbe die Hälfte des Schadens tragen, welchen es dem festliegenden Schiffe und dessen Ladung zugefügt hat, ohne dass das festliegende Schiff etwas von dem Schaden des ansegelnden oder antreibenden Schiffes oder dessen Ladung trägt.

Diese Schadensvergütung wird nach Art der grossen Haverei auf das Schiff und die Ladung vertheilt.

Diese Forderung der halben Schadensvergütung findet nicht statt, wenn der Schiffer des festliegenden Schiffes durch das Schiessenlassen (Schlippen) der Ankertaue oder das Kappen der Trossen ohne eigene Gefahr den Schaden hätte vermeiden oder vermindern können und, obgleich er von dem ansegelnden oder antreibenden Schiffer oder im Namen desselben rechtzeitig dazu aufgefordert war, solches nicht gethan hat.

art. 541.

Wenn ein Schiff ins Treiben gerathen ist und auf die Taue eines daneben vor Anker liegenden Schiffes getrieben ist und der Schiffer des erstgenannten Schiffes die Taue des letzteren gekappt hat, wodurch dasselbe vor seinen Ankern gerathen ist und Schaden gelitten hat oder gar thatsächlich Schiffbruch erlitten hat, so ist das ins Treiben gerathene Schiff zum Ersatze des gesammten Schadens an das andere Schiff und dessen Ladung verbunden.

art. 542.

Liegen Schiffe in einem Hafen vor ihren Ankern oder fest in einer Reihe und beschädigen sie, ohne von ihren Ankern zu gerathen oder ins Treiben zu gerathen, durch steigendes oder hohles (stürmisches) Wasser oder durch Sturm oder einen anderen Zufall von hoher Hand die zunächst liegenden Schiffe durch Anstossen oder Anreiben (Scheuern), so wird dieser Schaden als ein besonderes Unglück von dem beschädigten Schiffe getragen.

art. 543.

Sitzt ein Schiff an Grund und kann es nicht ausweichen, so hat der Schiffer das Recht, in Zeiten der Gefahr von einem dicht dabei liegenden Schiffe zu verlangen, dass dasselbe seine Anker lichte oder sie nöthigenfalls kappe und ausweiche, vorausgesetzt, dass das nahebeiliegende Schiff, ohne sich selbst einer Gefahr auszusetzen, solches thun könne und dass demselben der durch das Ausweichen oder Kappen verursachte Schaden vergütet werde.

Der Schiffer des nahebeiliegenden Schiffes, welcher in diesem Falle ungeneigt oder nachlässig gewesen ist, der Forderung zu genügen, muss den dadurch verursachten Schaden vergüten.

art. 544.

Alle Schiffer, deren Schiffe vor Anker liegen, können für den gesammten Schaden, welcher durch das Versäumniss des Aussteckens einer Boje oder eines Klotzes auf ihren Ankern verursacht ist, in Anspruch genommen werden, es sei denn, dass sie bewiesen, dass dieselben ohne ihre Schuld davon losgerathen seien, ohne dass sie dieselben hätten erneuern können.

Neunter Titel.

Von den Versicherungen gegen die Seegefahren und gegen diejenigen der Sklaverei.

Abschnitt IV.

Rechte und Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 637.

Für Rechnung des Versicherers sind alle Verluste und Schäden, welche den versicherten Gegenständen zugestossen sind durch — — — — — — —
Uebersegeln, Ansegeln, Anfahren oder Antreiben — — — — — — —
sowie jeder Schaden, welcher durch Nachlässigkeit, Versäumniss oder Betrügerei des Schiffers oder der Mannschaft und im Allgemeinen durch alle von aussen kommenden Unfälle, welchen Namen sie auch haben mögen, verursacht worden ist, es sei denn, dass durch die Bestimmung des Gesetzes oder durch Bedingungen in der Police der Versicherer irgend welche dieser Gefahren nicht zu laufen hätte.

art. 640.

Bei einer Versicherung auf das Schiff und die Frachtgelder ist der Versicherer nicht gehalten, den durch die Betrügerei des Schiffers verursachten Schaden zu bezahlen, es müsste denn in der Police anders vereinbart sein. Eine solche Vereinbarung ist unerlaubt, wenn der Schiffer der einzige Eigenthümer des Schiffes ist oder für soweit, als er Antheil daran hat.

art. 641.

Bei einer Versicherung auf Güter, die den Eigenthümern des Schiffes, worin dieselben geladen sind, gehören, haftet der Versicherer ebenfalls nicht für die Betrügerei des Schiffers — — — — — — — — — — — — —

Zwölfter Titel.

Vom Erlöschen der Verbindlichkeiten im Seehandel.

art. 742.

Durch Zeitablauf von 3 Jahren verjähren:

jeder Rechtsanpruch in Sachen des durch Ansegeln, Uebersegeln, Antreiben oder Anfahren verursachten Schadens.

Die letztgenannte Verjährung beginnt von dem Tage des stattgehabten Begebnisses an zu laufen.

art. 747.

Die Bestimmung des art. 2010 des bürgerlichen Gesetzbuches ist auf die im art. 742 erwähnte Verjährung anwendbar.

Dreizehnter Titel.

Von Schiffen und Fahrzeugen, welche die Flüsse und Binnengewässer befahren.

art. 748.

Schiffe und Fahrzeuge, welche die Flüsse und Binnengewässer befahren, und zu gleicher Zeit von dem Auslande kommen oder nach dem Auslande bestimmt sind, werden als Seeschiffe betrachtet, und sind demnach im Allgemeinen und nach den Umständen auf dieselben die in den vorhergehenden Titeln dieses Buches enthaltenen Bestimmungen, vorbehältlich der gesetzlich festgestellten Reglemente und Verordnungen über die Fahrt solcher Schiffe und Fahrzeuge, anwendbar.

art. 749.

Bezüglich der Schiffe und Fahrzeuge, welche ausschliesslich zur Schifffahrt von einem Orte dieses Reiches nach einem anderen innerhalb dieses Reiches gelegenen Orte verwendet werden, sowohl auf den Strömen, Flüssen, Kanälen und Fahrwassern, als auf den binnenländischen Seen und Meeren und längs der Watten, gelten folgende Bestimmungen.

art. 756.

Die Vorschriften des sechsten Titels dieses Buches sind auf die binnenländische Schifffahrt mit der Modifikation, dass in den durch die art. 538 und 540 bezeichneten Fällen jedes Schiff oder Fahrzeug und jede Ladung ihren eigenen Schaden tragen, anwendbar.

Dieses findet auch in dem Falle Anwendung, wenn das eine Schiff oder Fahrzeug ein Seeschiff ist oder einem solchen nach Maassgabe des art. 748 gleichgestellt wird und das andere zur binnenländischen Fahrt gehört.

art. 763.

Die Vorschriften des zwölften Titels (Anmerkung: richtiger „elften“; im Text ist ein Druckfehler) gelten im Allgemeinen und nach den Umständen auch für die binnenländische Schifffahrt.

23a. Bürgerliches Gesetzbuch für Holland.

Viertes Buch.

Von Beweis und Verjährung.

Siebenter Titel.

Von der Verjährung.

Dritte Abtheilung.

Von der Verjährung als Mittel, von einer Verpflichtung befreit zu werden, betrachtet.

art. 2010.

Jedoch können diejenigen, gegen welche die Verjährung nach Maassgabe der art. 2005, 2006, 2007 und 2008 vorgeschützt wird, von denen, welche sich der-

selben bedienen, einen Eid fordern dahin gehend, dass die Schuld wirklich bezahlt worden ist.

Der Eid kann den Wittwen und deren Erben oder den Vormündern der Letztgenannten, sofern sie minderjährig sind, auferlegt werden, damit sie erklären, dass sie nicht wüssten, dass die Schuld bestehe.

23 b. Handelsgesetzbuch für die Kolonie Niederländisch-Indien vom 3. Dezember 1847, in Kraft seit dem 1. Mai 1848.

art. 321	=	art. 321	des Niederländischen Handelsgesetzbuches
„ 534—544	=	„ 534—544	„ „ „
„ 637	=	„ 637	„ „ „
„ 640—641	=	„ 640—641	„ „ „
„ 742	=	„ 742	„ „ „
„ 747	=	„ 747	„ „ „

art. 748.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Es sind die Bestimmungen dieses Buches auf inländische Schiffe und Fahrzeuge irgend welcher Art nicht anwendbar, welche nicht nach europäischer Art getakelt und nur mit Jahrespass versehen sind, noch auf Schiffe, welche ausschliesslich die Flüsse und Binnengewässer befahren. Alles diese Schiffe und Fahrzeuge und die darüber entstehenden Streitigkeiten Betreffende soll, vorbehaltlich späterer Regelung, nach den bisherigen bestehenden Vorschriften und Gebräuchen geordnet und entschieden werden.

Der Generalgouverneur ist befugt, nach Anhörung des hohen Gerichtshofes hierin die ihm gut scheinenden Abänderungen zu verfügen.

Anmerkung: Die art. 749—763 des Niederländischen Handelsgesetzbuches fallen fort.

23 c. Handelsgesetzbuch für die Kolonie Curaçao vom 4. September 1868, in Kraft seit dem 1. Mai 1869.

art. 301	=	art. 321	des Niederländischen Handelsgesetzbuches.
„ 514—524	=	„ 534—544	„ „ „
„ 617	=	„ 637	„ „ „
„ 620—621	=	„ 640—641	„ „ „
„ 715	=	„ 742	„ „ „
„ 720	=	„ 747	„ „ „

art. 721.

Die Bestimmungen der art. 301 finden auf Rheder und Eigenthümer von Schiffen von 10 Tonnen oder darunter Anwendung. — — —

art. 725.

Die Vorschriften des sechsten Titels dieses Gesetzbuches finden auf die im art. 721 bezeichneten Schiffe mit der Maassgabe Anwendung, dass jedes Schiff und jede Ladung in den Fällen der art. 518 und 520 seinen eigenen Schaden trägt. Gleiches gilt in dem Falle, dass das eine Schiff ein Seeschiff von mehr als 10 Tonnen ist und das andere zu den im art. 721 bezeichneten Schiffen gehört.

art. 731.

Die Vorschriften des zwölften Titels gelten im Allgemeinen und je nach Umständen auch für die im art. 721 bezeichneten Schiffe.

23d. Handelsgesetzbuch für die Kolonie Surinam vom 4. September 1868, in Kraft seit dem 1. Mai 1869.

art. 303	=	art. 321	des Niederländischen Handelsgesetzbuches.	
„ 517—527	=	„ 534—544	„	„ „
„ 620	=	„ 637	„	„ „
„ 623—624	=	„ 640—641	„	„ „
„ 718	=	„ 742	„	„ „
„ 723	=	„ 747	„	„ „
„ 730	=	„ 725	des Handelsgesetzbuches für die Kolonie Curaçao.	
„ 736	=	„ 731		

art. 724.

Hinsichtlich der Schiffe und Fahrzeuge, welche ausschliesslich zur Schifffahrt längs den Küsten von Niederländisch-, Britisch- und Französisch-Guyana sowie zu derjenigen auf den Flüssen und Binnengewässern der Kolonie gebraucht werden, gelten folgende Vorschriften.

art. 726.

Die Vorschriften des zweiten Titels dieses Buches finden auf die im art. 724 erwähnten Rheder und Eigenthümer von Schiffen und Fahrzeugen nur insofern Anwendung, als sie die Bestimmungen — — — — — des ersten Absatzes des art. 303 — — — — — angehen.

Im Uebrigen werden die Rechte und Pflichten zwischen den Rhedern und Eigenthümern dieser Schiffe und Fahrzeuge nach den Vorschriften des achten Titels des dritten Buches des Bürgerlichen Gesetzbuches geregelt.

24. Norwegisches Seehandelsgesetz vom 20. Juli 1893, mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1894.

Cap. II.

Von der Rhederei.

§ 8.

Für Schaden, welcher vom Schiffsführer oder Jemandem aus der Mannschaft durch Trug, Vernachlässigung oder Unachtsamkeit im Dienste verursacht ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht. Das Gleiche gilt, wenn der Schaden auf diese Weise von Jemandem angerichtet ist, welcher, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, Arbeiten im Dienste des Schiffes ausführt.

Was der Rheder dergestalt zu entrichten (leisten) hat, das kann er von demjenigen, welcher den Schaden angerichtet hat, ersetzt verlangen.

Cap. VIII.

Vom Schaden durch Zusammenstoss.

§ 219.

Was auf einem Schiffe zur Vermeidung eines Zusammenstosses zu beobachten ist, das wird durch die vom Könige zu erlassenden Regeln bestimmt.

§ 220.

Wenn ein Schaden an Schiff oder Ladung durch Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe verursacht ist und die Schuld auf der einen Seite allein liegt, so soll der schuldige Theil allen Schaden und Verlust ersetzen, der dadurch verursacht ist.

Liegt die Schuld auf beiden Seiten, so hat das Gericht unter Berücksichtigung der Beschaffenheit der auf jeder Seite begangenen Fehler zu bestimmen, ob und bis zu welchem Betrage von der einen Seite Ersatz zu leisten ist, oder ob jedes Schiff seinen Schaden tragen soll.

Bei Beurtheilung der Frage über die Schuld soll das Gericht ganz besonders in Betracht ziehen, inwieweit Zeit zur Ueberlegung war oder nicht.

§ 221.

Ist der Zusammenstoss die Folge eines unglücklichen Zufalls oder lässt sich nicht ermitteln, dass er durch Schuld auf irgend einer Seite verursacht ist, so trägt jedes Schiff seinen Schaden.

§ 222.

Für denjenigen Ersatz, welcher mit Bezug auf § 220 zu leisten ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht, insoweit der Zusammenstoss von Jemandem verursacht ist, für welchen er zufolge von § 8 die Verantwortlichkeit trägt.

§ 223.

Wenn Schiffe zusammenstossen, so liegt einem jeden der Schiffsführer ob, soweit es ohne Gefahr für das eigene Schiff, dessen Besatzung und Passagiere geschehen, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Passagieren alle Hülfe zu leisten, welche zur Rettung aus der durch den Zusammenstoss entstandenen Gefahr möglich und nöthig ist, desgleichen dem anderen Schiffsführer den Namen und Heimathshafen des eigenen Schiffes und ferner den Platz oder Hafen, woher es kommt oder wohin es bestimmt ist, anzugeben. Die gleiche Pflicht liegt dem Schiffsführer ob, wenn sein Schiff mit einem Boote zusammenstösst.

Der Schiffsführer, welcher ohne triftigen Grund diesen Vorschriften nachzukommen unterlässt, wird vorbehaltlich des Gegenbeweises als der an dem Zusammenstoss schuldige Theil angesehen.

Cap. X.

Von der Seeversicherung.

Abschnitt 3.

Von den Pflichten des Versicheres.

§ 249.

In folgenden Fällen geht der Schaden den Versicherer nichts an:

1. bei einer Versicherung von Schiff oder Fracht für Rechnung der Rhederei, wenn der Schaden daher rührt, dass das Schiff bei Beginn der Reise nicht seetüchtig oder gehörig ausgerüstet und bemannt, nicht mit den nöthigen Schiffspapieren versehen oder nicht zweckmässig beladen war,

oder daher, dass ein Dritter wegen des Schadens, welcher ihm durch Versehen oder Versäumniss des Schiffsführers oder der Mannschaft im Dienste zugefügt ist, sich an den versicherten Gegenstand hält, jedoch mit Ausnahme des Ersatzes für Schaden durch Zusammenstoss.

Cap. XI.
Vom Seepfandrecht und der Verjährung der Seeforderungen.

§ 268.

Ein Seepfandrecht an Schiff und Fracht steht folgenden Forderungen zu:

1. Lootsgeldern, Bergelohn und Ausgaben in Folge der Befreiung des Schiffes von Feinden;
2. Heuerforderungen des Schiffsführers und der Mannschaft und sonstigen Vergütungen, auf welche sie wegen Dienste auf dem Schiffe einen gesetzlichen Anspruch haben;
3. Forderungen auf Beitrag zur grossen Haverei, sowie Unkosten, welche nach gleichen Regeln zu vertheilen sind (§ 161 Absatz 2 und § 218 Absatz 2); Bodmereiforderungen sowie Forderungen der Ladungseigenthümer für Güter, welche für Bedürfnisse des Schiffes während der Reise verkauft sind;
4. Forderungen, welche sich auf Verpflichtungen gründen, die der Schiffer in dieser seiner Eigenschaft eingegangen ist, oder auf Nichteinhaltung eines Vertrages, welchen der Rheder selbst oder durch einen Bevollmächtigten abgeschlossen hat und dessen Erfüllung zu den Pflichten des Schiffers gehört (§ 7); sowie Forderungen auf Ersatz für Schaden, welcher durch Versehen oder Versäumniss im Dienste von Jemandem an Bord angerichtet ist (§ 8); Forderungen des Schiffers für das, was er selber zur Bestreitung von Ausgaben für das Schiff ausgelegt oder zu leisten übernommen hat.

Das Seepfandrecht am Schiff umfasst auch das Zubehör des Schiffes, wozu jedoch nicht gerechnet werden: Proviant, Brennholz, Kohlen oder sonstige Maschinenbedürfnisse.

Das Seepfandrecht an der Fracht begreift die Bruttofracht der Reise, von welcher die Forderung herrührt. — — — — — — — — — — —

§ 283.

Die Forderungen, wegen deren der Gläubiger nach diesem Gesetz sich allein an den Gegenstand halten kann, an welchem er ein Seepfandrecht hat, erlöschen, wenn sie nicht binnen den nachbenannten Zeitfristen durch gerichtliche Klage geltend gemacht werden:

wegen Beitrages zur grossen Haverei und zu den Unkosten, welche nach gleichen Regeln vertheilt werden sollen (§ 161 Absatz 2 und § 218 Absatz 2), binnen eines Jahres seit dem Datum der Dispache;

wegen des Ersatzanspruches für abhanden gekommene oder beschädigte Ladung binnen eines Jahres seit der Löschung der Güter;

wegen jedes sonstigen Ersatzanspruches binnen zwei Jahren, nachdem der Schaden stattgefunden hat; — — — — — — — — —

25. Oesterreich - Ungarn. Hier gilt gewohnheitsrechtlich das Französische Handelsgesetzbuch vom 20. September 1807 mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1808.

Buch II.

Vom Seehandel.

Titel 3.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 216.

Jeder Schiffseigenthümer ist, hinsichtlich dessen, was sich auf das Schiff und die Fahrt bezieht, für die Handlungen des Schiffers civilrechtlich haftbar.

Diese Haftung erlischt durch Abtretung des Schiffes und der Fracht.

art. 217 = art. 217 des Code de commerce.

Titel 10.

Von den Versicherungen.

Abschnitt 2.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 350 = art. 350 des Code de commerce.

art. 353 = art. 353 des Code de commerce.

Titel 11.

Von Havereien.

art. 407 = art. 407 des Code de commerce.

Titel 14.

Unzulässigkeitseinreden.

art. 435.

Als unzulässig sind abzuweisen:

alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der durch Zusammenstoss an einem Ort, wo der Kapitän hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn er keinen Anspruch erhoben hat.

art. 436.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 24 Stunden vorgenommen und zugestellt sind und wenn nicht binnen eines Monates seit ihrem Datum eine gerichtliche Klage auf sie erfolgt ist.

26. Die Republik Paraguay hat am 14. Januar 1870 provisorisch das Handelsgesetzbuch von Argentinien rezipirt (selbstredend in der Fassung von 1862).

Dasselbe lautet:

Handelsgesetzbuch der Republik Argentina, vom 10. September 1862.

Drittes Buch.

Von den Rechten und Pflichten, welche aus der Schifffahrt entspringen.

Zweiter Titel.

Von den Eigenthümern, Theilhabern und Ausrüstern von Schiffen.

art. 1037.

Der Eigenthümer oder die Theilhaber eines Schiffes sind jeder nach Ver-

hältniss seines Antheils für die Handlungen des Kapitäns in allem auf das Schiff und seine Reise Bezügliche civilrechtlich haftbar.

art. 1039.

Die Haftung, von welcher die vorhergehenden Artikel handeln, erlischt durch die Abtretung des Schiffes mit seinem gesammten Zubehör und der auf der Reise, auf welche die Handlungen des Kapitäns sich beziehen, verdienten und zu verdienenden Frachtgelder. Die Vornahme der Abtretung muss mittelst einer öffentlichen Urkunde festgestellt werden.

art. 1040.

Die Abtretung ist demjenigen Eigenthümer oder Theilhaber, welcher gleichzeitig Kapitän des Schiffes ist, nicht gestattet.

Neunter Titel.

Von den Seeversicherungen.

Kapitel IV.

Rechte und Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 1369.

Es laufen für Rechnung des Versicherers alle Verluste und Schäden, welche die versicherten Sachen durch — — — — — — — — — — — zufälligen Zusammenstoss — — — — — — — — — — — — — treffen könnten.

art. 1370.

Die Schäden, welche durch Handlungen des Versicherten etwa eintreten, laufen nicht für Rechnung der Versicherer (art. 639), auch nicht die aus folgenden Gründen entstandenen:

11. Betrug oder Baratterie von Seiten des Schiffers, falls nicht das Gegentheil in der Police abgemacht war. Diese Abmachung ist ungültig, wenn die Versicherung von dem Schiffer für eigene oder fremde Rechnung geschlossen worden ist.

Elfter Titel.

Von Zusammenstössen und Ansegelungen.

art. 1423.

Stösst ein Schiff mit einem anderen durch Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder der Mannschaft oder wegen Nichtbefolgung der Hafenordnungen zusammen, so soll der gesammte dem Schiffe oder dessen Ladung verursachte Schaden von dem Kapitän getragen werden, welcher den Anlass zum Zusammenstosse gab.

art. 1424.

Wenn auf Seiten beider Kapitäne oder der Personen beider Mannschaften ein Verschulden vorgelegen hat, so trägt jedes Schiff seinen Schaden. Sowohl in diesem Falle, als auch dem des vorhergehenden Artikels haften die Kapitäne den Eigenthümern der Schiffe und der beschädigten Ladungen gegenüber unbeschadet ihres etwa stattnehmigen Anspruches gegen die Offiziere $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ die Mitglieder der Mannschaft.

art. 1425.

Wenn der Zusammenstoss oder die Ansegelung durch ein rein zufälliges Ereigniss stattgefunden hat, so wird der Schaden ohne irgendwelchen Ersatzanspruch von dem Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat.

In diese Bestimmung wird der Fall als inbegriffen angesehen, in welchem ein Schiff wegen Seeunfalles sich genöthigt sieht, die Taue des anderen zu kappen, um sich zu bergen.

art. 1426.

Wenn ein Zweifel hinsichtlich der Ursachen des Zusammenstosses obwaltet, so wird der von den Schiffen erlittene Schaden in eine einzige Masse vereinigt, nachdem er durch Schiedsmänner abgeschätzt ist, und nach Verhältniss des bezüglichen Werthes der Schiffe unter alle getheilt.

Der Schaden wird nach Art der grossen Haverei auf jedem Schiffe vertheilt.

art. 1427.

Handelt es sich um die Ladung, so wird so lange vermuthet, dass jeder Zusammenstoss zufällig war, bis Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder der Besatzung nachgewiesen wird (art. 1423).

In diesem Falle wird der Schaden, welcher der Ladung zugestossen ist, als besondere Haverei zu Lasten dessen, der sie erlitten hat, angesehen.

art. 1428.

Wenn bewiesen wird, dass der Zusammenstoss aus Verschulden oder Nachlässigkeit eines der Kapitäne oder beider entstanden ist (art. 1423 und 1424), so soll der Schaden, welcher der Ladung zugestossen ist, von dem Kapitän oder den Kapitänen und ihren betreffenden Schiffen ersetzt werden.

art. 1429.

Alle durch Zusammenstösse oder Ansegelungen verursachten Schäden sollen durch Schiedsmänner entschieden werden.

Sowohl im Falle des art. 1426 wie in allen sonstigen auf Zusammenstösse bezüglichen, welche vorkommen, sollen die Zwistigkeiten dem Urtheile sachverständiger Schiedsmänner unterstellt werden, welche mit dem möglichst geringen Zeitverluste entscheiden sollen, welches der Schiffe der Urheber des Schadens gewesen ist, indem sie sich den Bestimmungen der Hafenordnungen und den Gebräuchen und Gewohnheiten des Platzes unterwerfen.

art. 1430.

Wenn der Zusammenstoss auf hoher See erfolgte und das angesegelte Schiff sich in die Nothwendigksit versetzt sieht, einen Hafen aufzusuchen, um seine Reparaturen vorzunehmen, und auf diesem Kurse untergeht, so wird vermuthet, dass dieser Untergang durch den Zusammenstoss verursacht war.

art. 1431.

Alle aus einem Zusammenstosse entspringenden Verluste gehören zur Klasse der besonderen Havereien, mit Ausnahme der Fälle des art. 1426, sowie desjenigen, in welchem das Schiff, um grösseren Schaden zu vermeiden, seine Taue schlippt (kappt) und das andere zwecks eigener Rettung ansegelt.

Die Schäden, welche das Schiff solchen Falles erleidet, werden unter Schiff und Fracht als grosse Haverei in der im art. 1426 vorgeschriebenen Weise vertheilt.

art. 1432.

In jedem Falle, in welchem gemäss den Bestimmungen dieses Titels die Verantwortlichkeit wegen Verschuldens, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit auf dem Kapitän ruht, hat der Kapitän, wenn das Schiff einen Lootsen an Bord hatte, das Recht, von diesem die Entschädigung einzufordern, welche er zu zahlen verurtheilt worden ist.

27. Handelsgesetzbuch der Republik Peru, vom $\frac{\text{30. April}}{\text{15. Mai}}$ 1853, in Kraft seit dem 15. Juni 1853.

Drittes Buch.

Vom Seehandel.

Zweiter Titel.

Von den Personen, welche im Seehandel vorkommen.

Erster Abschnitt.

Von den Rhedern.

art. 592.

Ebenso wenig besteht eine Haftung des Rheders für die Ausschreitungen, welche der Kapitän und die Schiffsmannschaft während der Reise begehen.

Und wegen derselben findet der Rechtsweg nur gegen die Personen und die Güter derjenigen statt, welche schuldig befunden werden.

Dritter Titel.

Von den besonderen Verträgen des Seehandels.

Dritter Abschnitt.

Von Seeversicherungen.

§ 3.

Von den Verpflichtungen zwischen dem Versicherer und Versicherten.

art. 883.

Für Rechnung und Gefahr des Versicherers laufen alle Verluste und Schäden, welche den versicherten Sachen zustossen

4. durch zufälligen Zusammenstoss — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — —

art. 885.

Nicht für Rechnung des Versicherers sind die Schäden, welche aus irgend einer der folgenden Ursachen eintreten:

4. Baratterien des Schiffers oder der Schiffsmannschaft, wenn nicht ausdrücklich das Gegentheil vereinbart ist.

Vierter Titel.

Von den Gefahren und Schäden des Seehandels.

Erster Abschnitt.

Von Havereien.

art. 968.

Es gehören zur Klasse der einfachen oder besonderen Havereien

7. der Schaden, welchen das Schiff oder die Ladung durch den Zusammenstoss mit einem anderen oder das Antreiben an ein anderes erleidet, wenn derselbe zufällig und unvermeidlich ist.

Wenn einer der Kapitäne an diesem Unfalle schuld ist, so ist er gehalten, den gesammten Schaden, welchen er verursacht hat, zu ersetzen.

28. Portugiesisches Handelsgesetzbuch vom 28. Juni 1888, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1889.

Buch III.

Vom Seehandel.

Titel I.

Von den Schiffen.

Capitel 2.

Vom Eigenthümer.

art. 492.

Der Eigenthümer eines Schiffes haftet civilrechtlich:

1. für die Handlungen und Unterlassungen des Schiffers und der Mannschaft;

— — — — — — — — — — — — — — — —

3. für die während eines Unwetters oder gelegentlich irgend einer Bugsirarbeit entstandenen Schäden;
4. für die Fehler der an Bord genommenen Steuerleute oder Lootsen.

— — — — — — — — — — — — — — — —

§ 2.

Die unter No. 3 dieses Artikels auferlegte Haftpflicht erlischt, wenn in Folge der Eigenart des Tauens (Bugsirens) die Leitung des Schiffes ausschliesslich dem Schleppschiffsführer zusteht, da in diesem Falle der Eigenthümer nur für die Fehler des Führers und der Mannschaft seines Schiffes haftet.

§ 3.

Die unter No. 4 dieses Artikels auferlegte Haftpflicht erlischt, wenn die Annahme eines Steuermannes oder Lootsen durch das betreffende Ortsgesetz angeordnet ist.

Titel 2.

Von der Versicherung gegen die Gefahren der See.

art. 604.

Zu Lasten des Versicherers sind, ausser im Falle gegentheiliger Vereinbarung, alle Verluste und Schäden, welche während der Zeit (des Laufes) der Gefahren den versicherten Gegenständen zustossen durch — — — — — Zusammenstoss — — — — ausser in den Fällen, in welchen der Versicherer — — — — durch ausdrückliche Klauseln in der Police die Haftpflicht ablehnt.

§ 1.

Der Versicherer haftet nicht für die Baratterie des Schiffers, ausser bei gegentheiliger Vereinbarung, welche indessen wirkungslos ist, wenn der namentlich bezeichnete Schiffer später ohne Gehör und Zustimmung des Versicherers gewechselt hat (durch einen anderen ersetzt ist).

Titel 7.

Vom Zusammenstosse (der Schiffe).

art. 664.

Findet ein Zusammenstoss von Schiffen durch einen rein zufälligen Umstand

oder in Folge höherer Gewalt statt, so hat man keinen Anspruch auf Schadensersatz.

art. 665.

Ist der Zusammenstoss durch Verschulden des einen der Schiffe verursacht, so werden die erlittenen Schäden von dem collidirenden (ansegelnden) Schiffe getragen.

art. 666.

Liegt ein Verschulden auf Seiten beider Schiffe vor, so wird aus den erlittenen Schäden ein Kapital gebildet, welches von den betheiligten Schiffen im Verhältnisse der Schwere des Verschuldens eines jeden ersetzt wird.

art. 667.

Wenn der Zusammenstoss durch Fehler eines dritten Schiffes veranlasst ist und nicht verhindert werden konnte, so ist dieses das haftpflichtige.

art. 668.

Bestehen Zweifel darüber, welches der Schiffe an dem Zusammenstosse schuld ist, so trägt ein jedes derselben die Schäden, welche es erlitten hat; jedoch haften sie alle solidarisch für die an den Ladungen angerichteten Schäden und für die an Personen (Menschen) geschuldeten Entschädigungen.

art. 669.

Es streitet eine Vermuthung dafür, dass der Zusammenstoss ein zufälliger war, es sei denn, dass die allgemeinen Schifffahrts-Verordnungen und die speziellen Hafen-Verordnungen nicht beobachtet sind.

art. 670.

Wenn ein durch Zusammenstoss beschädigtes Schiff untergeht, während es einen Hafen zu erreichen sucht, um auszubessern, so wird vermuthet, dass der Verlust (Untergang) eine Folge des Zusammenstosses gewesen ist.

art. 671.

Die in den vorhergehenden Artikeln festgesetzte Haftung der Schiffe befreit die Urheber der Schuld nicht den Geschädigten und Schiffseigenthümern gegenüber.

art. 672.

In jedem Falle, in welchem die Verantwortlichkeit auf den Schiffer fällt, hat der Schiffer, wenn das Schiff zur Zeit des Zusammenstosses und in Befolgung der gesetzlichen Bestimmungen unter der Führung des Hafen- oder Küstenlootsen sich befunden hat, einen Anspruch auf Schadloshaltung durch den Lootsen oder durch die etwaige betreffende Korporation

art. 673.

Der Protest (Anspruch) wegen der aus dem Zusammenstosse der Schiffe entstandenen Verluste und Schäden muss binnen einer Frist von 3 Tagen bei der Behörde des Ortes, wo der Zusammenstoss sich ereignete, oder des ersten Ortes, wo das angerannte Schiff einläuft, bei Strafe des Ausschlusses (der Unzulässigkeit) angebracht werden.

Einziger Paragraph.

Der Mangel des Protestes schadet hinsichtlich der den Personen und Gütern zugefügten Schäden denjenigen Betheiligten nicht, welche sich nicht an Bord befanden und welche behindert waren, ihren Willen kund zu geben.

art. 674.

Die Streitfragen aus Zusammenstössen werden beherrscht:

1. in Häfen und Territorialgewässern von dem betreffenden Ortsgesetz;
2. auf hoher See zwischen Schiffen derselben Nationalität nach ihrem Landesgesetze.
3. Auf hoher See, zwischen Schiffen verschiedener Nationalität, ist ein jedes haftpflichtig nach Maassgabe der Bestimmungen des Gesetzes seiner Flagge und kann nicht mehr fordern, als wie dieses ihm zubilligt.

art. 675.

Die Klage wegen der aus dem Zusammenstosse enstandenen Verluste und Schäden kann sowohl bei dem Gerichte des Ortes angestellt werden, wo der Zusammenstoss stattfand, als auch bei demjenigen des Wohnsitzes des Eigenthümers des collidirenden (ansegelnden) Schiffes oder bei demjenigen des Ortes, wohin dieses Schiff gehört oder wo es angetroffen wird.

29. Rumänisches Handelsgesetzbuch vom 6./18. April 1887, mit Gesetzeskraft vom 1./13. September 1887.

Buch II.

Vom Seehandel und von der Schifffahrt.

Titel I.

Von den Schiffen und Schiffseigenthümern.

art. 501.

Der Eigenthümer oder Rheder eines Schiffes ist für die Handlungen des Schiffes und der Schiffsmannschaft verantwortlich. Auch haftet er für die vom Schiffer eingegangenen Verbindlichkeiten wegen alles dessen, was Schiff und Reise betrifft.

Dessenungeachtet kann der Rheder oder Mitrheder, welcher sich nicht persönlich verpflichtet hat, durch Abtretung des Schiffes oder der ihm geschuldeten Frachtgelder sich von obigen Verbindlichkeiten befreien.

Ist der Schiffer zugleich Rheder oder Mitrheder des Schiffes, so steht ihm das Abtretungsrecht nicht zu. Ist er aber nur Mitrheder, so haftet er mangels besonderer Abrede persönlich für die Erfüllung derjenigen Verbindlichkeiten, welche er in Bezug auf Schiff und Reise übernommen hat, nur nach Verhältniss seiner Schiffspart.

Titel VI.

Von der Versicherung gegen die Gefahren der Schifffahrt.

art. 627.

Zu Lasten des Versicherers sind alle Verluste und Schäden, welche sich an den versicherten Gegenständen ereignen durch zufällige Zusammenstösse von Schiffen

art. 630.

Der Versicherer haftet nicht für das Verschulden oder für Ausschreitungen des Schiffers oder der Mannschaft, ausser wenn das Gegentheil vereinbart ist.

Eine solche Vereinbarung ist jedoch ungültig, wenn sie sich auf einen im Vertrage namentlich angegebenen Schiffer bezieht, dieser jedoch entlassen und ohne Zustimmung des Versicherers durch einen anderen ersetzt wird.

Titel VIII.
Von den durch den Zusammenstoss von Schiffen entstandenen Schäden.

art. 672.

Wenn der Zusammenstoss von Schiffen durch blossen Zufall oder höhere Gewalt verursacht ist, so fallen die hieraus entstandenen Schäden und Verluste ohne weitere Entschädigungsansprüche den davon betroffenen Gegenständen zur Last.

art. 673.

Falls der Zusammenstoss durch Schuld eines der Schiffe herbeigeführt ist, so trägt das schuldige Schiff die Schäden und Verluste.

Reicht die zu vertheilende Entschädigungssumme nicht für alle Schäden aus, so sind die den verstorbenen oder verwundeten Personen gebührenden Entschädigungen als Vorzugsposten zu bezahlen.

art. 674.

Kann nicht ermittelt werden, welchem Schiffe ein Verschulden zur Last fällt, oder wird bewiesen, dass das Verschulden ein beiderseitiges war, so hat jeder Theil seine Schäden und Verluste ohne Anspruch auf Ersatz selbst zu tragen. Jedoch ist jedes Schiff nach Maassgabe der vorhergehenden beiden Artikel zum Ersatze der an den verladenen Gegenständen verursachten Schäden und Verluste und der den Personen zugefügten Verletzungen solidarisch verpflichtet.

art. 675.

Die im vorigen Artikel festgesetzte Haftung der Schiffe befreit die Urheber des schuldvollen Vorganges nicht von der Haftung den beschädigten Personen und Schiffsrhedern gegenüber.

art. 676.

Ist ein Schiff ohne eigene Schuld deswegen, weil es seinerseits von einem dritten angerannt wurde, mit einem anderen zusammengestossen, so fällt die ganze Verantwortlichkeit auf dieses letztere Schiff.

art. 677.

Die Ersatzklage wegen der aus dem Zusammenstosse von Schiffen entstandenen Schäden ist unzulässig, wenn sie nicht binnen 3 Tagen bei der Behörde des Ortes, wo der Vorfall sich ereignete, oder im ersten Hafen, welchen das Schiff anläuft, angestellt wird.

Wegen der den Personen oder Gegenständen zugefügten Schäden kann die Unterlassung des Protestes oder der Anspruchserhebung den Rechten derjenigen Personen, welche sich nicht auf dem Schiffe befanden oder überhaupt nicht im Stande waren, ihren Willen zu äussern, keinen Eintrag thun.

Buch IV.
Geltendmachung und Dauer handelsrechtlicher Ansprüche.

Titel I.
Geltendmachung handelsrechtlicher Ansprüche.

Abschnitt I.
Allgemeine Bestimmungen.

art. 892.

Die aus dem Zusammenstosse von Schiffen entspringenden Ansprüche können bei dem Gerichte des Ortes, wo das Ereigniss stattfand, oder vor demjenigen des

ersten Hafens, welchen das Schiff anläuft, oder bei dem Gerichte des Bestimmungsortes angebracht werden.

Die Zuständigkeit der Hafenkapitäne bezüglich der ihnen durch die Verordnung vom 30. Mai 1879 zur Beurtheilung überwiesenen Streitsachen bleibt bestehen.

Titel II.

Von der Verjährung.

art. 945.

Ansprüche auf Zahlung der durch den Zusammenstoss von Schiffen entstandenen Schäden verjähren nach Ablauf eines Jahres vom Tage des Protestes oder der im art. 677 vorgesehenen Beschwerde.

30. Handelsordnung des Russischen Reiches aus Band 11 des Codex der Reichsgesetze (Ausgabe von 1887).

Buch II.

Vom Seehandel.

Titel 2.

Von der Handelsschifffahrt.

Viertes Hauptstück.

Von der Anheuerung des Schiffers oder Frachtführers.

Dritte Abtheilung.

Von der Haftung der Schiffsrheder für die Handlungen des Schiffers.

art. 253.

Der Rheder eines Dampf- oder anderen Schiffes oder Fahrzeuges haftet für Schäden und Verluste, welche durch Untreue oder Unredlichkeit oder Mangel an Geschicklichkeit und Sachkunde des Schiffers oder durch Unvorsichtigkeit oder Unterlassungen von seiner Seite verursacht werden, falls der Schiffer selbst sich als dazu nicht zahlungsfähig erweist.

art. 254.

Der Rheder eines verfrachteten Schiffes oder anderen Fahrzeuges kann, wenn ihn auf Grund des vorhergehenden Artikels (253) eine Ersatzpflicht trifft, sich von jeder weiteren Haftung dadurch befreien, dass er sein Schiff und die von ihm für diese Reihe bereits empfangenen oder noch zu empfangenden Frachtgelder abtritt.

Er haftet für durch seinen Schiffer verursachte Schäden und Verluste in keinem Falle über den Betrag hinaus, welcher dem Werthe des Schiffes mit Zuschlag der von ihm für diese Reise bereits empfangenen oder noch zu empfangenden Frachtgelder entspricht.

art. 255.

Der Rheder eines Dampf- oder anderen Schleppschiffs, gleichviel ob See- oder Flussfahrzeug, ist im Falle einer ihn nach den vorhergehenden Artikeln (253 u. 254) treffenden Ersatzpflicht verpflichtet, die Schäden und Verluste, welche den geschleppten Fahrzeugen auch durch Unkenntniss, Ungeschick, Untreue oder Unredlichkeit des Schiffers verursacht sind, ohne alle Beschränkung des Betrages zu ersetzen.

Sechstes Hauptstück.
Von den Lootsen oder Führern.

art. 315.

Die Lootsen oder Führer sind zweierlei Art:

1. solche, die sich für die ganze Reise verdingen, und
2. Küsten- oder Hafenlootsen.

art. 316.

Lootsen, welche sich für die ganze Reise verdingen, werden durch einen schriftlich geschlossenen Vertrag angestellt und sind kraft desselben nur für die Führung des Schiffes oder Fahrzeuges bis zu dem Orte verantwortlich, bis zu welchem sie sich verdungen haben. Jeder Schaden oder Verlust, welcher das Schiff oder die Waaren in Folge einer Fahrlässigkeit des Lootsen trifft, wird von ihm beigetrieben, und wenn er denselben zu ersetzen nicht im Stande ist, so wird er dem Gericht übergeben und nach Maassgabe seiner Schuld bestraft.

art. 318.

An einigen Orten sind Lootsen-Genossenschaften oder Innungen auf Grund besonderer Statuten und Regeln begründet. Dort, wo das Recht, gegen eine festgesetzte Gebühr Fahrzeuge auf Lootsenwasser zu führen, ausschliesslich den Gliedern der Lootsen-Genossenschaften oder Innungen vorbehalten ist, unterliegen Personen, welche nicht die Funktion eines Lootsen oder Führers haben, wenn sie die Führung von Fahrzeugen ohne offenbare Nothwendigkeit oder ohne gehörige Erlaubniss übernehmen, der im Strafgesetz für die Friedensrichter festgesetzten Ahndung (Ausgabe von 1885, art. 80).

art. 320.

Von dem Zeitpunkte ab, wo Küsten- oder Hafenlootsen das Schiff übernehmen, haften sie für jeden Schaden oder Verlust, der etwa durch ihre Schuld entsteht, bis dahin, wo das Schiff an einem gefahrlosen Orte, auf der Rhede, im Hafen oder am Landungsplatze anlangt.

Und wenn ein Schaden oder Verlust das Schiff betrifft, während es unter Verantwortung von Küsten- oder Hafenlootsen steht, so hat der Schiffer das Recht, bei ihrer Genossenschaft oder bei der örtlichen Obrigkeit um Ersatz nachzusuchen.

Achtes Hauptstück.
Von dem Schutze der Handelsfahrzeuge.
Erste Abtheilung.
Vom militärischen Convoi.

art. 362.

Wenn ein Kriegsschiff zum Convoi bestimmt ist, so zieht es die Kauffahrteiflagge auf und giebt durch einen Kanonenschuss das Signal des Schutzes und der Bedeckung. — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Der Kommandeur des Kriegsschiffes übergiebt jedem der Schiffer der Kauffahrteifahrzeuge eine allgemeine Schifffahrtsinstruktion und die Signale zur Verhütung der Trennung von einander. — — — — — — — — — —

art. 364.

Nachdem der Schiffer eines unter Bedeckung segelnden Kauffahrteischiffes von dem Kommandeur des Convoi die Schifffahrtsinstruktion empfangen hat, ist er verpflichtet, dieselbe mit aller Genauigkeit zu erfüllen und die Signale zu befolgen, zur Nachtzeit aber, sowie bei nebeligem und dunklem Wetter, sich von dem Convoi nicht weiter zu entfernen, als man die Signalkanone hören und die Laternen sehen kann.

Zweite Abtheilung.

Von dem Vertrage des gegenseitigen Schutzes zwischen Kauffahrteischiffen oder Fahrzeugen.

art. 367.

Wenn zu einer Zeit, wo durch kreuzende Seeräuber oder feindlichen Ueberfall Gefahr droht, sich in einer Stadt oder in einem Hafen 2, 3 oder mehr russische Kauffahrteischiffe befinden, ein Kriegsconvoi aber nicht in der Nähe ist, so haben die Schiffer derselben das Recht, unter sich einen schriftlichen Vertrag über gegenseitigen Schutz für den Fall der Gefahr zu schliessen. — — — — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

art. 369.

Der erwählte Befehlshaber muss den übrigen Schiffern eine Schifffahrtsinstruktion und Signale zur Verhütung der Trennung geben. — — —
— — — — — — — — — — — — — — — — — —

art. 370.

Der erwählte Befehlshaber zieht eine von den übrigen sich unterscheidende Flagge an der Gross-Bramstenge auf und führt bei Nacht am Heck des Schiffes eine Laterne.

art. 371.

Bei einem Ueberfall von Feinden oder Räubern müssen alle unter dem Schutze befindlichen Kauffahrteischiffe sich selbst und gegenseitig eines das andere tapfer und entschlossen vertheidigen.

art. 374.

Wenn bei der gegenseitigen Vertheidigung von Kauffahrteischiffen gegen Räuber oder Feinde dem Schiff, der Ladung oder den Leuten ein Schaden oder Verlust zugefügt wird, so erfolgt der Ersatz desselben nach den Regeln über die grosse und allgemeine Haverei. Auf derselben Grundlage geschieht auch die Entschädigung für tapfere Vertheidigung, für einen Getödteten oder Verwundeten.

Titel 4.

Von der Haverei.

Drittes Hauptstück.

Von der Haverei des gegenseitigen Schadens unter Kauffahrteifahrzeugen.

art. 419.

Die Haverei des gegenseitigen Schadens an dem Schiffe, der Waare oder Ladung ist der durch andere Schiffe, Waaren oder Ladung verursachte Verlust.

art. 420.

Wenn das Schiff, die Waare oder Ladung eine Haverei gegenseitigen Schadens erleidet, so bezahlt den Verlust derjenige, der ihn verursacht hat.

art. 421—429	= art. 1—9	des sog. Internationalen Strassenrechts auf See.
art. 430	= art. 10	der Deutschen Verordnung vom 7. Januar 1880 (**alte** Fassung).
art. 431	= art. 11	des sog. Internationalen Strassenrechts auf See.
art. 432	= art. 12, Absatz 2	
art. 433—437	= art. 13—17	des sog. Internationalen Strassenrechts auf See.
art. 438	= art. 18 (deutsche Fassung)	
art. 439—446	= art. 19—26	

art. 447.

Bei Tage müssen Kauffahrteischiffe sich allemal in ungefährlicher Entfernung von Kriegsschiffen bezw. deren Eskadres oder Flotte halten und keinesfalls die Linie, in welcher die Flotte oder Eskadre segelt, durchkreuzen. Jeder Unglücksfall in Folge eines Zusammenstosses ist vollständig von dem Kauffahrteifahrzeuge zu verantworten, welches die Vorschrift dieses Artikels nicht erfüllt hat.

art. 448.

Bei Nacht müssen, wenn ein Kriegsschiff allein fährt, sowohl dieses als auch ein Kauffahrteischiff die allgemeinen Vorschriften hinsichtlich des Begegnens von Fahrzeugen erfüllen. Wenn Kriegsschiffe jedoch eine Eskadre oder Flotte bilden (was stets an der grossen Zahl von Lichtern zu erkennen ist) und sich folglich in einer Fahrordnung befinden, so ist ein ihnen begegnendes Kauffahrteifahrzeug verpflichtet, ebenso wie bei Tage sich in ungefährlicher Entfernung von der Eskadre oder Flotte zu halten, widrigenfalls es derselben Verantwortung unterliegt, wie sie im vorhergehenden art. 447 festgesetzt ist.

art. 449.

In Kriegszeiten sind alle Kauffahrteifahrzeuge ohne Ausnahme und unter allen Umständen verpflichtet, sowohl bei Tage als bei Nacht Kriegsschiffen aus dem Wege zu gehen.

art. 450.

Wenn zwei Fahrzeuge in Folge eines unabwendbaren Zufalls ohne Jemandes Schuld zusammenstossen und dadurch eines oder beide oder die in sie verladene Waare Schaden, Schiffbruch oder Untergang leidet, der Schiffer, der Steuermann und zwei oder mehrere der Schiffsleute aber eidlich erhärten, dass dies durch unabwendbaren Zufall ohne alle Schuld ihrerseits geschehen sei, so wird dies als einfache und besondere Haverei angesehen und jeder trägt seinen Schaden selbst.

art. 451.

Wenn ein Zusammenstoss von Fahrzeugen durch die Schuld eines Theiles stattgefunden hat, sei es in Folge der Nichtbeobachtung der festgesetzten Vorschriften und Vorsichtsmaassregeln (art. 421 bis 449), sei es in Folge mangelnder Sachkenntniss, oder in Folge von Nachlässigkeit oder Eigensinn des Schiffers, der Lootsen oder der Schiffsleute, so muss der schuldige Theil den dem einen oder anderen Fahrzeuge oder den darauf befindlichen Leuten und Waaren durch den Zusammenstoss zugefügten Schaden und Verlust ersetzen (art. 320 und 321).

art. 452.

Die Haftung der Rheder für die Handlungen und Unterlassungen des Schiffers und der Schiffsleute im Falle eines Zusammenstosses von Fahrzeugen bestimmt sich nach den in den art. 253 bis 255, 453 bis 459, 463 und 464 enthaltenen Grundsätzen.

art. 453.

Wenn zwei Schiffer aus Eigensinn einander nicht ausweichen, und ein Schiff auf das andere stösst, und dadurch eines oder beide Schiffe Schaden erleiden, so trägt der eigensinnige Schiffer seinen Schaden. Wenn aber die in einem oder beiden Schiffen verladene Waare oder Ladung Schaden nimmt, so ist der eigensinnige Schiffer verpflichtet, den Eigenthümer dieser Waare entsprechend dem Werthe seines Schiffes zu entschädigen. Wenn er aber dazu nicht im Stande ist, so sind der Rheder oder die Rheder dieses Schiffes verpflichtet, den Ausfall in demselben Umfange zu decken.

art. 454.

Wenn ein Schiff in Folge von mangelnder Sachkunde, Unvorsichtigkeit oder Halsstarrigkeit des Schiffers oder der Schiffsbedienten mit einem anderen Schiffe zusammenstösst, und durch den Zusammenstoss diesem Schiffe oder der in ihm verladenen Waare oder Ladung ein Schaden oder Verlust erwächst, so sind der Schiffer und die Schiffsleute, welche den Zusammenstoss veranlasst haben, verpflichtet, den Schaden nach Maassgabe ihres Lohnes und entsprechend dem Werthe des Schiffes zu ersetzen. Die Schiffsrheder aber haben den Ausfall in demselben Umfange zu decken. Der Zahlung vorgängig müssen jedoch der Schiffer und die Mannschaft des Schiffes, welches durch den Zusammenstoss Schaden erlitten hat, vor Gericht ihre Unschuld, und dass sie die möglichen Mittel zur Verhütung des Zusammenstosses angewandt haben, erweisen. Falls sie keines dieser Mittel angewandt haben, sondern unthätig verblieben sind, so tragen sie selbst ihren Schaden.

art. 455.

Wenn ein Schiff unter Segel auf ein anderes aufläuft, welches vor Anker liegt oder unter Gross- oder unter diesem und Vormars-Segel treibt, so bezahlt der Schiffer des Schiffes, welches darauf aufgelaufen ist, nebst seinem Rheder sowohl den den beiden Schiffen, als auch den der darin verladenen Waare zugefügten Schaden.

art. 456.

Wenn ein Schiff während eines Sturmes oder zu seiner Rettung genöthigt ist, in einen Hafen einzulaufen und, bevor es aufgehalten werden kann, mit einem anderen im Hafen liegenden Schiffe zusammenstösst und diesem dadurch Schaden zufügt, so müssen der Rheder oder die Rheder des Schiffs, welches dem anderen Schaden zugefügt hat, ausser dem eigenen Verlust auch die Hälfte des dem anderen Schiffe oder der darin verladenen Waare zugefügten Schadens bezahlen.

art. 457.

Wenn ein Schiff auf der Rhede liegt und während eines heftigen Windes das Ankertau reisst, oder es zu treiben beginnt und mit einem anderen Schiffe zusammenstösst, so muss es ausser seinem eigenen Schaden auch die Hälfte des dem anderen Schiffe zugefügten Schadens bezahlen. Falls aber auf dem Schiffe, welches den Zusammenstoss veranlasst hat, die Raaen und Stengen nicht gestrichen, nicht genug

Tau ausgestochen, oder die anderen Anker nicht ausgeworfen, oder nicht 2 Anker ausgebracht, oder die Anker für die Grösse des Schiffes nicht schwer genug gewesen sind, so bezahlen der Rheder oder die Rheder des Schiffes, welches den Zusammenstoss veranlasst hat, den ganzen durch den Zusammenstoss dem anderen Schiffe und der darin verladenen Waare erwachsenen Schaden.

art. 458.

Wenn ein Schiff auf der Rhede vor Anker liegt, ohne Ankerbojen zu haben, und ein anderes Schiff, auf derselben Rhede ankommend, seinen Anker über das Ankertau jenes Schiffes wirft und dadurch sein Ankertau zerreisst, oder einen anderen Schaden oder Verlust erleidet, so muss das Schiff, welches keine Bojen an seinen Ankern gehabt hat, dem andern Schiffe das zerrissene Ankertau und den sonstigen dadurch erlittenen Verlust ersetzen. Wenn aber der Schiffer alles zu bezahlen nicht im Stande ist, so müssen der Rheder oder die Rheder des Schiffes den Ausfall decken.

Wenn jedoch der Schiffer dieses Schiffes beweist, dass er an seinem Anker eine Boje gehabt habe, dass diese Boje aber durch ein anderes Schiff oder sonst ein Ereigniss abgerissen worden sei, und dass er keine Gelegenheit gehabt habe, seinen Anker zu lichten und eine andere Boje zu befestigen, so trägt jedes Schiff seinen eigenen Schaden. Sobald aber der Wind es erlaubt, muss der Schiffer, welcher die Ankerboje verloren hat, seinen Anker lichten und dem angekommenen Schiffe Platz machen.

art. 459.

Wenn ein Schiff, welches auf der Rhede ankommt, beim Auswerfen seines Ankers den Anker oder das Ankertau eines anderen Schiffes fasst, woran sich eine Boje befindet, so bezahlt der Schiffer, welcher den Anker oder das Ankertau des anderen Schiffes gefasst hat, den diesem Schiffe dadurch zugefügten Schaden. Wenn er aber zu zahlen nicht im Stande ist, so müssen sein Rheder oder seine Rheder den Ausfall decken.

art. 460.

Wenn auf der Rhede eine Ankerboje durch starke Strömung oder hohen Wellengang vom Wasser bedeckt wird, so muss das auf der Rhede ankommende Schiff Acht geben, wo die Boje liegt. Das zur selben Zeit auf der Rhede vor Anker liegende Schiff aber muss dem segelnden anzeigen, wo sein Anker ausgeworfen ist, damit dasselbe nicht mit seinen Ankern die Ankertaue des anderen Schiffes fasse.

art. 461.

Wenn ein Schiff durch unabwendbaren Zufall seine schweren Anker verloren hat und durch Gefahr genöthigt wird, auf eine Rhede zu gehen, wo andere Schiffe vor Anker liegen, so ist dem Schiffer nicht verboten, zur Rettung oder zum Anhalten des Schiffes und der darin verladenen Waare einen kleinen Anker über das Ankertau eines vor Anker liegenden Schiffes zu werfen. Die Schiffe aber, welche hier vor Anker liegen, müssen dem Rettung suchenden Schiff den möglichsten Beistand leisten. Ein Schiffer oder Schiffsmann, welcher ein untergehendes Schiff gerettet hat, ist berechtigt, als Belohnung 3 Prozent vom Werthe des Geretteten zu verlangen.

art. 462.

Wenn zwei Schiffe unter Segel gehen und während eines dichten Nebels, starken Regens oder in der Dunkelheit eines des anderen nicht eher ansichtig wird, als bis das Ausweichen bereits unmöglich ist, desgleichen wenn bei hohem Wellenschlage, Strömung, leichten und veränderlichen Winden, wo das Schiff schwer steuert, und unter ähnlichen Umständen zur Nachtzeit und durch unabwendbaren Zufall ein Zusammenstoss erfolgt, und ein Schiff oder beide Schaden nehmen, so trägt jedes seinen eigenen Schaden.

art. 463.

Wenn zwei Schiffe unter Segel gehen und weder dichter Nebel noch starker Regen ist, ein Schiff des anderen gewahr wird und Möglichkeit zum Ausweichen da ist; wenn Wellenschlag und Strömung nicht stark und die Winde günstig sind, die Schiffe dem Steuer gehorchen und ein Zusammenstoss zwar zu nächtlicher, aber hinlänglich heller Zeit erfolgt und sich ergiebt, dass auf keinem dieser Schiffe Laternen aufgesteckt, nicht durchs Sprachrohr gerufen, nicht die Glocke gezogen, kein Schuss gethan oder kein anderes Lärmzeichen gegeben worden, und das eine Schiff oder auch beide durch diesen Zusammenstoss Schaden erleiden, so trägt jedes seinen eigenen Schaden.

Wenn aber auf dem einen dieser Schiffe die möglichen Maassnahmen zur Verhütung eines Zusammenstosses angewandt worden sind, das andere dieselben aber unterlassen hat, so bezahlen der Schiffer, welcher nicht die von ihm abhängigen Maassnahmen zur Abwendung des Zusammenstosses angewandt hat, und sein Rheder oder seine Rheder den Schaden, der beiden Schiffen und der darin verladenen Waare durch den Zusammenstoss zugefügt wird.

art. 464.

Wenn aber beide Schiffe die möglichen Mittel zur Verhütung eines Zusammenstosses angewandt haben, und trotzdem ein solcher erfolgt ist, so wird der entstandene Schaden oder Verlust durch beiderseitigen Beitrag nach Verhältniss des Werthes der Schiffe ersetzt. Die Eigenthümer der Waare oder Ladung nehmen jedoch an dieser Haverei keinen Theil, sondern den Schaden, welcher der Waare oder Ladung durch Eigensinn des Schiffers verursacht ist, bezahlt dieser und sein Rheder, wie im art. 453 festgesetzt ist. Wenn sie aber die Beschädigung nicht verursacht haben, so trägt jeder seinen eigenen Schaden.

art. 465.

Im Falle eines Zusammenstosses ist zu untersuchen:

1. woher damals der Wind wehte;
2. mit welchem Windstriche das Schiff ging, bevor es mit dem anderen Schiffe zusammenstiess;
3. mit welchem Theile das eine Schiff, und gegen welchen Theil des anderen Schiffes es aufgestossen ist, und was für Segel derzeit auf beiden Schiffen aufgezogen waren;
4. ob auf beiden Fahrzeugen die zur Verhütung eines Zusammenstosses von Schiffen erlassenen Vorschriften (art. 421—449) beobachtet worden sind, und welche Maassnahmen der Schiffer oder die Seeleute zur Verhütung des Zusammenstosses angewandt haben;

5. auf welche Weise die Segel gebrasst werden;
6. wohin das Ruder (Steuer) gelegt gewesen u. s. w.

Viertes Hauptstück.

Von der Entschädigung für Schäden, welche Kauffahrteifahrzeuge Schiffen der Krone (Kronsschiffen) oder umgekehrt diese jenen zugefügt haben.

art. 466.

Sobald ein Kriegsfahrzeug auf der Rhede oder im Hafen irgend eines russischen Seeplatzes mit einem Kauffahrteischiffe zusammenstösst, so trifft die höchste örtliche Obrigkeit sofort nach deshalb erhobener Klage Anordnung zur Einleitung einer Untersuchung über diesen Vorfall durch Beamte, die des Seewesens kundig sind, mit Zuziehung von Deputirten seitens der Kaufmannschaft, wenn die Untersuchung auf Anordnung der Marineobrigkeit des Hafens stattfindet, und mit Zuziehung von Deputirten sowohl von Seiten der Kaufmannschaft, als auch der Marine, wenn die Untersuchung auf Anordnung der Civilbehörde stattfindet.

Anmerkung: Von den auf Grund der Gerichtsordnungen errichteten Justizbehörden wird ohne die Deputirten, welche etwa zu den Sitzungen delegirt werden, verhandelt.

art. 467.

Wenn sich ein solcher Vorfall (art. 466) fern von einem Hafen, jedoch an einer russischen Küste ereignet, so ermittelt die Polizeiobrigkeit der Küste den Sachverhalt durch Aufnahme der Aussagen der Einwohner. Der Kommandeur des Kriegsfahrzeuges sowie der Schiffer des Kauffahrteifahrzeuges aber sind verpflichtet, zu ihrer Sicherung ohne Vorzug der Polizeiobrigkeit alle Einzelheiten des Vorfalles mitzutheilen.

art. 468.

Diese vorläufige Untersuchung der Sache dient, falls von irgend einer Seite Klage geführt wird, nachher als Grundlage für die Anstellung der förmlichen Untersuchung in demjenigen russischen Hafen, wohin beide oben erwähnten Fahrzeuge kommen. Wenn aber die Fahrzeuge nach verschiedenen Häfen gehen, so wird die Klage an dem Orte angebracht, wo sich dasjenige Fahrzeug befindet, gegen welches die Ersatzforderung gerichtet wird, und wo alsdann auf die förmliche Untersuchung unter Einziehung der zur Sache erforderlichen Auskünfte durch die Obrigkeit des Hafens, wohin das andere Fahrzeug gegangen ist, veranstaltet wird.

art. 469.

Falls Kriegsfahrzeuge durch russische Kauffahrteifahrzeuge, oder umgekehrt, an den Küsten fremder Mächte beschädigt worden, so erfolgt die vorläufige Untersuchung durch Vermittlung der russischen Konsuln an jenen Orten. Die förmliche Untersuchung findet in einem russischen Hafen gemäss dem vorhergehenden art. 468 statt.

art. 470.

Bei solchen Untersuchungen werden auch alle diejenigen Umstände in Erwägung gezogen, welche im dritten Hauptstücke dieses Titels (art. 419 bis 465) ausführlich erörtert sind.

art. 471.

Die auf solche Art geführte Untersuchung gelangt mit der Meinung aller dabei betheiligt gewesenen Personen an das örtliche Kommerzgericht, wo aber kein solches besteht, an das zuständige Civilgericht zur Prüfung des Verfahrens und der Rechte aller Personen vom Civilressort und zur Entscheidung darüber, was von ihnen zum Besten der Krone beizutreiben ist, oder welche Entschädigung ihnen auf Grund der Gesetze für die ihnen durch das Kronsfahrzeug verursachten Schäden gebührt, ohne dass dabei die Frage berührt wird, auf wessen Rechnung diese Entschädigung zu stellen sei.

art. 472.

Diese Sachen gelangen nach der Entscheidung in den unteren Instanzen an die höheren auf Grund der allgemeinen Gesetze, d. h., falls Privatpersonen für schuldig erkannt sind, in Folge der von ihnen in der gesetzlichen Form und Ordnung angebrachten Beschwerde; falls ihnen aber ein Ersatz für die ihnen durch das Kronsfahrzeug verursachten Schäden zuerkannt wird, oder sie bezüglich der von der Krone erlittenen Schäden für schuldlos erkannt werden, nach dem Rechte der Ansprüche von Privatpersonen gegen die Krone.

art. 473.

Bei der Verhandlung dieser Sachen in den Unterinstanzen nehmen an derselben (abgesehen von der in der Anmerkung zum art. 466 erwähnten Ausnahme) Deputirte des Marineressorts mit gleichem Rechte wie die übrigen Glieder Theil. Der dirigirende Senat aber holt in Sachen dieser Art zuvor ein Gutachten vom Verweser des Marineministeriums ein.

art. 474.

Die endgiltigen Entscheidungen in solchen Sachen werden auf allgemeiner Grundlage vollstreckt, mit der Maassgabe, dass das von Privatpersonen für die Beschädigung von Kriegsfahrzeugen beigetriebene Geld an das Marineressort gelangen muss, welches verpflichtet ist, mittlerweile diese Beschädigungen aus seinen Summen (Fonds) zu repariren; die den Privatpersonen für die ihnen durch Kriegsfahrzeuge verursachten Schäden zuerkannten Gelder aber sind vom Finanzministerium zu verabfolgen.

art. 475.

Die Entschädigung an Privatpersonen für die ihnen durch Kriegsfahrzeuge verursachten Beschädigungen muss unverzüglich nach ihrer endgiltigen Zuerkennung geleistet werden.

art. 476.

Die Kommission, welche gemäss den vorhergehenden Artikeln mit der Ermittelung der Ursache des Zusammenstosses von Fahrzeugen betraut ist, muss, sofern sie befindet, dass derselbe nicht durch das Verschulden von Privatpersonen herbeigeführt ist, genau alle einzelnen Thatsachen klar legen, auf Grund welcher festgestellt werden kann, ob der Zusammenstoss durch ein Verschulden von Marinechargen oder durch von ihnen nicht abhängige Ursachen veranlasst wurde, und zugleich ihr bezügliches vorläufiges Gutachten der Marineobrigkeit zur Prüfung vorstellen.

art. 477.

Wenn die Marineobrigkeit auf Grund der von der Kommission ermittelten Thatsachen und ihres Gutachtens (art. 476) sich zu der Annahme veranlasst findet, dass Marinechargen an dem Zusammenstosse mit einem Kauffahrteifahrzeuge die Schuld tragen, so übergiebt sie gleichzeitig die betreffenden Personen dem Kriegsgericht zur Entscheidung darüber, ob nicht die Kosten, welche der Krone im Falle der Entschädigung der durch den Zusammenstoss geschädigten Privatpersonen erwachsen können, von den Marinechargen beizutreiben und ob nicht letzere wegen Verletzung der Regeln der Schiffahrtskunde nach den Gesetzen zu bestrafen seien, oder ob der Unglücksfall als eine unabwendbare Folge der Umstände anzusehen sei, worin sich jene Personen befanden. Zu diesem Ende wird ein detaillirter Auszug aus den Akten dem Kriegsmarinegericht mitgetheilt. Wenn dagegen wider die Marinechargen nach der Meinung der Marineobrigkeit keine Beschuldigung wegen des Zusammenstosses zu erheben ist, so werden sie nicht vor das Kriegsgericht gestellt und können für die an Privatpersonen etwa zu zahlende Entschädigung nicht verantwortlich gemacht werden.

Anmerkung: Verfahren in den Ostseeprovinzen über Zusammenstösse von Seefahrzeugen der Krone mit solchen von Privatpersonen, laut Verordnung von 1842.

1. Erste Instanz sind: Das Reval'sche See- und Frachtgericht, das Riga'sche Wettgericht, die übrigen Behörden, vor denen gegenwärtig diese Sachen verhandelt werden, jedoch mit der Maassgabe, dass sie darnach an die Plenarversammlung des örtlichen Magistrats gelangen.
2. Wo besondere Abtheilungen für diese Sachen bei den Magistraten nicht bestehen, sind dieselben von dem örtlichen Magistrat oder Rath zu entscheiden.
3. Bis zur Revision der Handelsgesetze der Ostseeprovinzen sind bei der Entscheidung die örtlichen Gesetze und Rechte zur Richtschnur zu nehmen, soweit sie nicht durch spezielle Verordnungen oder Allerhöchste Befehle aufgehoben sind. Beim Mangel bestimmter Vorschriften in den örtlichen Gesetzen sind die russischen Gesetze zu Grunde zu legen.
4. Die Gerichtssprache ist die deutsche. Falls seitens der Regierung zur Theilnahme an der Verhandlung Deputirte kommandirt werden, die diese Sprache nicht verstehen, so ist denselben ein Dolmetscher beizugeben.
5. Die Deputirten können sich die zuständigen örtlichen Gesetze und Rechte aus der Kanzlei der Behörde vorlegen lassen.

Titel 6.
Von der Seeversicherung.
Erstes Hauptstück.
Allgemeine Bestimmungen.

art. 539.

Unter den Unfällen oder Gefahren des Seeweges werden alle Zufälle verstanden, welche von — — — Zusammenstoss mit anderen Fahrzeugen — — — herrühren — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — die Gefahren in Folge von Betrug, Verrätherei und Versehen des Schiffers oder der Mannschaft — — — — — — — — — — — —

Viertes Hauptstück.

Von der Erfüllung des Seeversicherungsvertrages.

art. 570.

Wenn ein versichertes Schiff oder Gut auf dem Meere, der Rhede oder einem Flusse — — — durch ein anderes Schiff — — — beschädigt wird, so muss der Versicherer auf Grund der Police den ganzen dadurch verursachten Schaden, Nachtheil und Verlust ersetzen — — — — — — — — — — — —

art. 571.

Wenn das Schiff oder Gut durch Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft — — — beschädigt wird, so braucht die Versicherungsgesellschaft diesen Verlust nicht zu bezahlen, es sei denn, dass dieserhalb in dem Versicherungsvertrage mit dem Rheder des Schiffes oder Fahrzeuges eine besondere Vereinbarung (art. 539) getroffen ist.

31. Handelsgesetzbuch der Republik von San Domingo vom 14. Juli 1845 (mit Abänderungen vom 7. August 1865 und 20. Mai 1878).

Buch II.

Vom Seehandel.

Titel III.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 216.

Jeder Schiffseigenthümer ist für die Handlungen des Schiffers civilrechtlich haftbar und an die von letzterem eingegangenen Verbindlichkeiten gebunden, soweit sie sich auf Schiff und Reise beziehen.

Er kann sich in allen Fällen von den obengenannten Verpflichtungen durch Abtretung des Schiffes und der Fracht frei machen.

Jedoch ist die Befugniss, die Abtretung vorzunehmen, demjenigen nicht verliehen, welcher gleichzeitig Schiffer und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

art. 217.

Die Eigenthümer der für den Krieg ausgerüsteten Schiffe sollen jedoch für die auf der See von dem Kriegsvolk, welches auf ihren Schiffen sich befindet, oder von der Mannschaft verübten Vergehen und Räubereien nur bis zum Belaufe der Summe haften, für welche sie Bürgschaft geleistet haben, sofern sie nicht Theilnehmer oder Mitschuldige sind.

Zehnter Titel.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 350.

Auf Gefahr des Versicherers gehen alle Beschädigungen und Verluste, welche den versicherten Gegenständen durch — — — — — — zufälliges Zusammenstossen — — — zustossen.

art. 353.

Der Versicherer haftet nicht für Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen „Baraterie des Schiffers“ bekannt sind, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Titel XI.

Von Havereien.

art. 407.

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen wird, wenn das Ereigniss ein rein zufälliges war, der Schaden ohne Entschädigungsanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat. Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden des einen der Schiffer erfolgt ist, so wird der Schaden von demjenigen bezahlt, welcher ihn verursacht hat.

Wenn Zweifel über die Ursachen des Zusammenstosses herrscht, so wird der Schaden auf gemeinsame Kosten und zu gleichen Theilen von den Schiffen, welche ihn zugefügt und erlitten haben, gebessert. In diesen letzteren Fällen findet die Schätzung des Schadens durch Sachverständige statt.

Titel XIV.

Unzulässigkeitseinreden.

art. 435.

Als unzulässig sind abzuweisen:

Alle Klagen auf Schadloshaltung wegen der durch Zusammenstoss an einem Orte, wo der Schiffer hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn er keinen Anspruch erhoben hat.

art. 436.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 24 Stunden vorgenommen und zugestellt sind · und wenn nicht binnen Monatsfrist seit ihrem Datum eine gerichtliche Klage auf sie gefolgt ist.

32. Handelsgesetzbuch der Republik San Salvador vom 1. Mai 1882.

Buch III.

Vom Seehandel.

Titel I.

Von den Kauffahrteischiffen und den Eigenthümern und Miteigenthümern der Schiffe.

Kapitel I.

art. 743.

Das Wort „Schiff“ umfasst den Rumpf und Kiel, das Takelwerk und das Zubehör eines jeden Haupt-Fahrzeuges — mag seine Benennung und Grösse sein, welche sie wolle, und mag es ein Segel-, Ruder- oder Dampfschiff sein.

Kapitel II.

Von Schiffseigenthümern und -Miteigenthümern.

art. 782.

Die Bestimmungen dieses Buches sind auf die Schifffahrt in den Binnengewässern nicht anwendbar.

Titel II.
Von den Personen, welche beim Seehandel vorkommen.
Kapitel I.
Von dem Rheder oder Ausrüster.

art. 783.

Rheder oder Ausrüster wird derjenige genannt, welcher, einerlei ob er Schiffseigenthümer ist oder nicht, dasselbe auftakelt, ausrüstet und im eigenen Namen sowie für eigene Rechnung und Gefahr absendet, den Gewinn, welchen es einbringt, einzieht und alle an demselben haftenden Verbindlichkeiten trägt.

art. 786.

Der Rheder ist verpflichtet:

4. civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft zu haften, mögen sie in einem Delikte oder Quasidelikte bestehen oder aus einem reinen Versehen herrühren.

art. 794.

Die in Ziffer 4 des art. 786 festgesetzte Haftung trifft den Rheder auch dann, wenn er nicht Schiffseigenthümer ist. Der Rheder hat in jedem Falle das Recht, von dem Schuldigen die entsprechende Entschädigung zu verlangen.

art. 795.

Der Rheder haftet desgleichen für die Handlungen des Stellvertreters, welchen der Schiffer während der Reise ernannt hat, auch in dem Falle, dass eine solche Ernennung ihm durch Vertrag oder Verhaltungsbefehle untersagt ist.

art. 797.

Die Haftung des Rheders fällt hinweg:

1. wenn die Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft nicht das Schiff oder die Reise betreffen;
2. wenn derjenige, welcher diese Haftung in Anspruch nimmt, an den Handlungen des Schiffers oder Mannschaft mitschuldig ist;
3. wenn die Handlungen des Schiffers eine Verletzung der Pflichten begründen welche ihm das Gesetz aus Gründen des öffentlichen Wohls in seiner Eigenschaft als Schiffsführer auferlegt.

art. 799.

Um die civilrechtliche Haftung des Rheders für eine Handlung des Schiffers wirksam zu machen, kann der Gläubiger einen derselben allein oder beide gleichzeitig belangen, und das gefällte Urtheil kann ohne Unterschied gegen die Person und das Vermögen des einen wie des andern vollstreckt werden.

art. 800.

Der Rheder kann sich — einerlei ob er Schiffseigenthümer ist oder nicht — von der Haftung für die Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft und für die von ersterem eingegangenen Verbindlichkeiten befreien, indem er das Schiff und die auf der Reise, auf welche sich diese Handlungen und Verbindlichkeiten beziehen, verdienten (erhaltenen) oder noch zu erhaltenden Frachtgelder abtritt.

Der Rheder wird — einerlei ob er Schiffseigenthümer ist oder nicht — durch die Abtretung verpflichtet, den Eigenthümer oder Mittheilhaber des Schiffes völlig schadlos zu stellen.

art. 801.

Wenn die Ladung dem Rheder gehört, so ist er nicht verbunden, dieselbe abzutreten. Jedoch muss er den Gläubigen die entsprechende, durch Sachverständige geschätzte Fracht bezahlen.

Ebenfalls ist er nicht verpflichtet, die Entschädigung abzutreten, welche er von den Versicherern des Schiffes erhält.

art. 803.

Der Rheder, Eigenthümer und Mittheilhaber, welcher zugleich der Schiffsführer ist, kann sich durch die Abtretung nicht von der Haftung für seine eigenen Handlungen und auch nicht von derjenigen für die von ihm eingegangenen Verpflichtungen befreien.

art. 805.

Der Verlust des Schiffes vernichtet nicht die Befugniss, dasselbe abzutreten. Der Rheder muss jedoch in diesem Falle die vereinnahmte Fracht den Gläubigern ausantworten. Die Ueberlassung des Schiffes und der Fracht zu Gunsten der Versicherer lässt diese Befugniss ebenfalls nicht erlöschen.

art. 806.

Der Rheder kann das Schiff nach der Beschlagnahme desselben sowie in jedem Stadium des Verfahrens abtreten, wenn er nicht in förmlicher Weise auf die Befugniss, welche das Gesetz ihm gewährt, Verzicht geleistet hat, und wenn er nur die Abtretung vornimmt, bevor das Schiff gerichtlich verkauft ist.

art. 807.

Die Abtretung überträgt nicht das Eigenthum am Schiffe, und demnach ist der Preis, welcher nach Bezahlung der Gläubiger übrig bleibt, dem Rheder einzuhändigen.

art. 808.

Durch die zu Gunsten eines der Gläubiger erfolgte Abtretung erlöschen die Ansprüche der übrigen gegen die Rheder vollständig. Wenn diese Ansprüche jedoch aus einem Delikte oder Quasidelikte des Schiffers herrühren, so entzieht die Abtretung den Gläubigern nicht das Recht, denselben strafrechtlich zu verfolgen.

art. 809.

Die Abtretung muss in öffentlicher Urkunde erfolgen und den Gläubigern zugestellt werden.

Titel V.

Von den Gefahren und Schäden beim Seetransporte.

Kapitel IV.

Von der besonderen Haverei.

art. 1044.

(Der Eigenthümer der Sache trägt die besondere Haverei.)

art. 1045.

Von vorstehender Regel sind ausgenommen:

5. die Schäden, welche der Zusammenstoss von zweifelhafter Zurechenbarkeit an den Schiffen, welche zusammenstossen oder sich verwickeln, hervorruft.

In den vorhergehenden Fällen soll die Haverei durch Beiträge der Betheiligten bezahlt werden.

Kapitel V.
Von dem Zusammenstosse.

art. 1047.

Der durch einen zufälligen Zusammenstoss verursachte Schaden ist von dem Schiffe, welches ihn erlitten hat, ohne Regressanspruch, jedoch unbeschadet einer etwa bestehenden Versicherung, zu tragen.

art. 1048.

Wenn der Zusammenstoss durch Vorsatz, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Schiffers oder der Mannschaft eines der zusammengestossenen Schiffe verursacht ist, so ist der Schaden von dem Schuldigen zu ersetzen.

Wenn der Zusammenstoss durch Fahrlässigkeit beider Schiffer oder beider Mannschaften herbeigeführt ist, so hat jedes Schiff den Schaden, welchen es erleidet, zu tragen.

art. 1049.

In dem Falle eines verschuldeten Zusammenstosses haftet der Schiffer dem Rheder wegen der Beschädigungen des Schiffes und der Ladung, unbeschadet seines Anspruches gegen die Offiziere und die Mannschaft, falls der Zusammenstoss denselben zuzurechnen ist.

art. 1050.

Wenn der Zusammenstoss erfolgt, während das Schiff sich unter Führung eines Lootsen befand, so kann der zur Zahlung der Haverei verurtheilte Kapitän von dem betreffenden Lootsen die entsprechende Schadloshaltung verlangen.

art. 1051.

Im Falle eines Zweifels über die Ursache des Zusammenstosses haben die Schiffe, welche zusammengestossen sind, den Schaden halb und halb unter sich zu vertheilen.

art. 1052.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss ein zufälliger war. Jedoch wird er als von Seiten des Schiffers desjenigen Schiffes verschuldet angesehen, welches sich in einem der folgenden Fälle befindet:

1. wenn das Schiff unter Nichtbeobachtung der Hafenordnungen und -Gebräuche schlecht verankert ist oder wenn seine Anker ohne die nöthigen Bojen sind;
2. wenn das Schiff bei Nacht die Anker lichtet, ohne vorher ausklarirt zu sein, oder mit vollen Segeln unmittelbar an einem anderen vorbeifährt, welches verankert ist oder still liegt;
3. wenn das Schiff beim Einlaufen in einen Hafen ein anderes, welches vor ihm fährt, zu überholen sucht, oder wenn es beim Auslaufen einem in den Hafen einlaufenden Schiffe nicht ausweicht;
4. wenn es vor dem Winde in einer solchen Richtung segelt, dass es mit einem anderen an einem Kreuzungspunkte zusammentreffen kann und nicht

die zur Verhütung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln trifft;

5. wenn das Schiff — es mag sich befinden, wo es wolle — bei Nacht keine Laterne mit brennendem Lichte führt.

art. 1053.

Wenn ein Schiff nach dem Zusammenstosse auf dem Wege nach einem Nothhafen behufs Ausbesserung seiner Havereien untergeht, so wird vermuthet, dass der Verlust durch diesen Unfall herbeigeführt worden ist.

Titel VII.
Von der Seeversicherung.
Kapitel III.
Von den Pflichten und Rechten des Versicherers.

art. 1176.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden und Verluste, welche aus einer der folgenden Ursachen herrühren:

6. Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft, es sei denn das Gegentheil verabredet.

 Eine solche (gegentheilige) Vereinbarung ist in dem Falle verboten, dass der Schiffer zugleich Rheder oder Theilhaber ist.

Titel VIII.
Von der Verjährung der dem Seehandel eigenthümlichen Verpflichtungen und der Unzulässigkeitseinrede einiger besonderen Klagen.
Kapitel II.
Von der Unzulässigkeitseinrede.

art. 1233.

Unzulässig sind: — — — — — — — — — — — — —

3. Die Klage auf Ersatz der durch einen Zusammenstoss verursachten Haverei, wenn der Schiffer nicht rechtzeitig Protest erhoben hat.

 Diese Bestimmung trifft nicht für den Fall zu, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes verursachte.

Anmerkung: art. 1232: In diesem Falle besteht eine fünfjährige Verjährungsfrist.

art. 1234.

Die in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Proteste sind wirkungslos:

1. wenn sie nicht innerhalb 24 Stunden in dem dritten erwähnten Falle erhoben und mitgetheilt sind;
2. wenn sie zwar binnen der angegebenen Fristen erhoben und mitgetheilt sind, die Klage jedoch innerhalb zwei Monaten, vom Datum des betreffenden Protestes an gerechnet, nicht erhoben wird.

art. 1236.

Die 24 Stunden laufen im Falle eines Zusammenstosses ohne Rücksicht auf den Ort, wo er eingetreten ist, von dem ersten Momente an, in welchem der Schiffer Protest erheben kann.

33. Schwedisches Seegesetz vom 12. Juni 1891, in Kraft getreten am 1. Januar 1892.

Zweites Kapitel.

Von der Schiffs-Rhederei.

§ 8.

Für einen Schaden, welcher vom Schiffer oder Jemandem der Mannschaft durch Versehen oder Versäumniss im Dienste veranlasst wird, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht. Wird ein Schaden von Jemandem, der, ohne zur Besatzung zu gehören, auf Grund eines Auftrages des Rheders oder Schiffers Schiffsdienste verrichtet oder Arbeiten an Bord ausführt, veranlasst, so ist das Gleiche Rechtens.

Was der Rheder solchergestalt auszugeben gezwungen ist, hat er das Recht, von demjenigen, welcher den Schaden verursacht hat, wieder einzuziehen.

§ 9.

Sind mehrere Rheder in einem Schiffe da, so haftet ein Jeder lediglich nach Verhältniss seiner Schiffspart für solche Verbindlichkeiten der Rhederei, für welche der Rheder persönlich haftet.

Achtes Kapitel.

Vom Schaden durch Zusammenstoss des Schiffes.

§ 219.

Was auf einem Schiffe behufs Vermeidung eines Zusammenstosses zu beachten ist, darüber gilt, was vom Könige verordnet worden ist.

§ 220.

Stösst das Schiff mit einem anderen zusammen, so dass daraus ein Schaden an dem einen Schiffe oder dessen Ladung entsteht, und ist der Zusammenstoss durch ein Verschulden auf einer von beiden Seiten verursacht, so soll der Schuldige jeden Schaden und Verlust, welcher davon herrührt, ersetzen.

Ist der Zusammenstoss durch Verschulden auf beiden Seiten verursacht, so ist das Gericht befugt, mit Rücksicht auf die Art des auf jeder von beiden Seiten begangenen Versehens zu bestimmen, ob und, wenn dies der Fall, bis zu welchem Betrage die Ersatzpflicht der einen der beiden Parteien auferlegt werden muss oder ob jede von beiden Parteien ihren Schaden tragen muss.

Bei Beurtheilung der Frage nach der Schuld an dem Zusammenstosse soll das Gericht in besonderen Betracht nehmen, inwieweit die Zeit eine Ueberlegung gestattete oder nicht.

§ 221.

Ergiebt sich, dass der Zusammenstoss durch Zufall stattgefunden hat, oder kann nicht ermittelt werden, dass er durch Verschulden auf einer von beiden Seiten verursacht ist, so trägt eine jede von beiden Parteien ihren Schaden.

§ 222.

Für den Ersatz, welcher gemäss § 220 zu leisten ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht, falls der Zusammenstoss durch ein Versehen oder Versäumniss, wofür er laut § 8 verantwortlich ist, verursacht worden ist.

§ 223.

Stösst das Schiff mit einem anderen zusammen, so liegt es einem jeden der Schiffer ob, soweit es ohne Gefahr für sein eigenes Schiff sowie für die Mannschaft

und Passagiere auf demselben geschehen kann, sowohl dem anderen Schiffe, der Besatzung und den Passagieren desselben alle Hülfe, welche möglich und zur Rettung aus der durch den Zusammenstoss entstandenen Gefahr nöthig ist, zu leisten, als auch dem Schiffer desselben den Namen seines eigenen Schiffes, den Heimathshafen desselben sowie den Ort oder Hafen, woher es kommt, und denjenigen, wohin es gehen soll, anzugeben.

Zehntes Kapitel.
Von der Seeversicherung.
III. Von den Pflichten des Versicherers.
§ 249.

Der Versicherer ist nicht verpflichtet, zu ersetzen:

1. bei der Versicherung von Schiff oder Fracht für Rechnung des Rheders — — — den Schaden, welcher daraus entsteht, dass das Schiff bei Antritt der Reise nicht in seetüchtigem Zustande sich befand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt oder nicht mit den gehörigen Schiffspapieren versehen oder überladen (unverantwortlich beladen) war,

 auch nicht für den Verlust, welcher in Folge davon entsteht, dass aus dem versicherten Gegenstande ein Ersatz an Dritte für Schaden geleistet werden soll, welcher denselben in anderen Fällen zugefügt ist, als in dem, wo der Schaden durch einen Zusammenstoss des Schiffes entstanden ist.

Elftes Kapitel.
Vom Seepfandrecht und der Verjährung der Seeforderungen.
§ 283.

Eine Forderung, für welche der Schuldner gemäss dieses Gesetzes nur mit Schiff, Fracht oder eingenommenen Gütern haftet, erlischt, wenn nicht durch Ladung (vor Gericht) oder gerichtliche Belangung Bezahlung gesucht wird:

und zwar die Forderung auf Beitrag zur Zahlung einer grossen Haverei oder der Kosten, welche nach gleichen Grundsätzen vertheilt werden sollen, — — — binnen eines Jahres vom Tage der Dispache an;

die Forderung auf Ersatz für abhanden gekommene oder beschädigte Güter — — — binnen eines Jahres nach beendeter Löschung;

die Forderung auf Ersatz in anderen Fällen — — — binnen zwei Jahren vom Tage des Eintritts des Schadens an;

die sonstigen Forderungen — — — binnen eines Jahres nach Fälligkeit der Forderungen zur Zahlung.

Wenn wegen dieser eben genannten Forderungen der Gläubiger das Recht hat, sich gleichfalls an den Rheder, Ladungseigenthümer oder andere persönlich zu halten, so ist ihm dieses Recht binnen der im gemeinen Recht festgesetzten Frist offen.

Anmerkung: Die weiteren hier einschlagenden Bestimmungen des Kapitel XI lauten (gleichlautend für Norwegen und Dänemark) wie folgt:

§ 275.

Hat der Schiffseigenthümer das Schiff einem Anderen, um es zur Seefahrt für eigene Rechnung zu benutzen, überlassen, so ist solches ohne Wirkung für die

Schmälerung des Rechtes, welches nach Maassgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes den im § 268 erwähnten Forderungen zusteht, falls dieselben nach geschehener Ueberlassung entstanden sind.

§ 268.

Ein Pfandrecht an Schiff und Fracht steht wegen der nachfolgenden Forderungen zu, wegen:

1. Lootsengelder, Bergelohn und Ersatz für Befreiuung des Schiffes aus Feindesgewalt;
2. Forderungen des Schiffers und der Mannschaft an Heuern und anderen Vergütungen, wozu sie auf Grund ihrer Anstellung gegen das Schiff gesetzlich berechtigt sind;
3. Forderung auf Beitrag zur Bezahlung einer grossen Haverei oder anderer Kosten, welche nach gleichen Grundsätzen (§ 161; 218) vertheilt werden sollen;

 Bodmereiforderung sowie auch Forderung des Ladungseigenthümers für Güter, welche während der Reise zum Bedarf des Schiffers verkauft sind; und
4. Forderungen, welche sich auf Verbindlichkeiten, die der Schiffer in dieser seiner Eigenschaft für den Bedarf des Schiffes eingeht, oder auf die ausgebliebene, fehlerhafte oder unvollständige Erfüllung von Verbindlichkeiten gründen, welche der Rheder selbst oder ein Anderer auf Grund der Vollmacht des Rheders eingeht und die vom Schiffer in dieser seiner Eigenschaft erfüllt werden sollen, sowie auch Forderungen auf Ersatz von Schaden, welcher durch Versehen oder Versäumniss, wie im § 8 gesagt ist, verursacht ist.

 Forderung des Schiffers für das, was er selbst für die Bedürfnisse des Schiffes vorgeschossen hat oder auf Grund eines eigenen Versprechens zu solchem Zwecke auszugeben sich genöthigt sieht.

Das Pfandrecht am Schiffe umfasst gleichfalls das Zubehör des Schiffes.

Das Pfandrecht an der Fracht umfasst die Bruttofracht für die Reise, auf welcher die Forderung entstand.

Das Pfandrecht für die Bodmereiforderung umfasst Schiff oder Fracht oder alle beide, je nach Inhalt des Bodmereibriefes.

Im Zubehör des Schiffes sind der Proviant oder die Feuerung (Brennmaterial) nicht mitenthalten, auch nicht bei einem Dampfschiffe die Kohlen oder andere zum Treiben der Maschine dienenden (bestimmten) Stoffe.

§ 269.

Die in § 268 erwähnten Forderungen haben, wenn sie alle auf derselben Reise entstanden sind, das Recht auf Bezahlung in der Reihenfolge, in welcher sie in jenem Paragraphen genannt sind. Forderungen, welche unter derselben Nummer aufgenommen sind, geniessen unter einander gleiches Recht, jedoch, was die unter 1 und 3 genannten Forderungen betrifft, nur soweit, als sie aus demselben Nothfall sich herleiten. Andernfalls soll die jüngere in der Bezahlung den Vorrang vor der älteren haben.

Sind die Forderungen auf verschiedenen Reisen entstanden, so soll diejenige, welche aus einer späteren Reise herrührt, den Vorrang vor allen denjenigen haben,

welche auf einer früheren entstanden sind. Jedoch behalten Schiffer und Mannschaft das ihnen verliehene Vorzugsrecht am Schiffe für so viel von dem, was sie auf Grund des zuletzt eingegangenen Heuervertrages zu fordern haben, als auf die letzten 12 Monate entfällt, falls das Schiff inzwischen mehrere Reisen machte.

§ 270.

Ist das Schiff in grosser Haverei oder in Folge des Verschuldens Jemandes verloren gegangen oder hat es Schaden gelitten, oder ist die Fracht auf solche Weise ganz und gar oder zu irgend einem Theile verloren gegangen, so soll der Gläubiger, welcher laut § 268 ein Pfandrecht an Schiff oder Fracht hat, das gleiche Recht auf den dem Rheder zukommenden Ersatz haben.

Der Ersatz, welcher auf Grund einer genommenen Versicherung rentirt, haftet nicht an Stelle des Pfandes.

§ 278.

Ist der Ladungseigenthümer zum Ersatze für die Güter, welche verloren gegangen oder beschädigt sind, berechtigt oder sind Güter auf der Reise für Bedürfnisse des Schiffes oder für Rechnung eines anderen Ladungseigenthümers verkauft, so ist wegen des Rechtes des Gläubigers auf den dem Ladungseigenthümer zukommenden Ersatz Rechtens, was im § 270 für das Schiff bestimmt ist.

Der Ersatz, welcher auf Grund einer genommenen Versicherung rentirt, haftet nicht an Stelle des Pfandes.

§ 272.

Hat der Rheder den Ersatzbetrag, den Kaufschilling oder die Fracht vereinnahmt, welche für eine Forderung hafteten, für die er nicht persönlich verantwortlich ist, so ist der Rheder für die Bezahlung dieser Forderung verhaftet, so lange der vereinnahmte Betrag hinreicht. Hat der Rheder Güter für eigene Rechnung verladen, so haftet er mit demjenigen Betrage, welcher, falls die Güter für fremde Rechnung verladen worden wären, in Fracht rentirt haben würde, persönlich für die Forderung, welche in diesem Falle ein Pfandrecht an der Fracht gehabt haben würde.

Sind der Ersatzbetrag, der Kaufschilling (-summe) oder die Fracht eingezahlt, nachdem der Antrag auf Versetzung des Rheders in Konkurs eingereicht war, so hat, wenn die Konkurseröffnung nach dem Antrage erfolgt, der Gläubiger, für dessen Forderung der eingezahlte Betrag haftet, so lange dieser Betrag hinreicht, das Recht, an der Konkursvertheilung mit demjenigen Vorzugsrechte, welches ihm zugekommen wäre, wenn der Betrag ein unbezahlter Ausstand gewesen wäre, theilzunehmen.

§ 273.

Ist das Eigenthumsrecht am Schiffe durch freiwillige Uebereinkunft an einen Ausländer übergegangen, so haftet der vorige Eigenthümer persönlich für die Forderung, für welche er vorher nur mit Schiff und Fracht haftete, jedoch nicht über den Werth hinaus, welchen das Schiff zur Zeit der Uebertragung hatte.

§ 274.

Hat der Rheder nun zur Tilgung derjenigen Forderungen, welche im § 268 genannt sind, ausbezahlt, was laut § 272 und 273 ihm zu verausgaben obliegt,

und kommt später ein anderer Gläubiger und beweist, dass er ein besseres Recht habe, als derjenige, welcher Zahlung erhielt, so ist der Rheder doch nicht zu fernerer Zahlungspflicht verbunden, so weit er nicht bei Leistung der Zahlung von der Forderung des Anderen Kenntniss hatte. Jedoch hat der Rheder nicht das Recht, in dieser Beziehung sich das zu Gute zu rechnen, was er zur Tilgung einer Forderung, für welche er persönlich haftet, verausgabt hat.

Der Gläubiger, welcher solchergestalt vereinnahmte, was von Rechtswegen einem Anderen zukommen muss, haftet mit dem, was er für die Forderung des Anderen vereinnahmt hat, falls er von dieser Forderung Kenntniss hatte, als er Bezahlung erhielt.

34. Spanisches Handelsgesetzbuch vom 20. August 1885, in Kraft seit 1. Januar 1886.

Buch III.

Vom Seehandel.

Titel II.

Von den im Seehandel vorkommenden Personen.

Abschnitt I.

Von den Schiffseigenthümern und Rhedern.

art. 586.

Die Schiffseigenthümer und Rheder haften civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Als Rheder gilt jede Person, welche zur Verproviantirung oder Vertretung des Schiffes in dem Hafen, wo es sich befindet, verpflichtet ist.*)

art. 587.

Der Rheder haftet gleichfalls civilrechtlich für die Entschädigungen zu Gunsten Dritter, zu welchen das Verhalten des Schiffers bei Bewahrung der in das Schiff geladenen Güter Anlass giebt.

Jedoch kann er sich dieser Haftpflicht durch Abtretung des Schiffes nebst Zubehör sowie der auf der Reise verdienten Fracht entziehen.**)

art. 590.

Die Miteigenthümer eines Schiffes haften civilrechtlich nach Verhältniss ihrer Gesellschaftsantheile für die Folgen der Handlungen des Kapitäns, von denen art. 587 handelt.

Jeder Miteigenthümer kann sich von dieser Haftung durch notarielle Abtretung der Eigenthumspart am Schiffe, welche ihm gehört, befreien.

*) Eigenthümer kann auch ein Handlungsunfähiger oder sonstwie Behinderter (z. B. Cridar) sein. Dieser bedarf eines Verwalters. Dieser Vertreter ist der Rheder.

Rheder ist also entweder Eigenthümer oder Vertreter desselben.

**) Der Eigenthümer kann abandonniren.

Der Vertretungs-Rheder kann nicht abandonniren, denn Abandon ist Eigenthums-Veräusserung!

Der Rheder, welcher nicht Eigenthümer ist, abandonnirt, indem er nur für den Werth des Schiffes haftet; denn das Schiff selbst kann er nicht abandonniren.

Abschnitt II.

Von den Schiffern und Führern der Schiffe.

art. 612.

Zu Lasten des Schiffers bestehen folgende Pflichten:

8. sofort nach Anlaufen eines Nothhafens sich in Spanien bei der Seebehörde und im Auslande beim spanischen Konsul binnen 24 Stunden zu melden und über Zahl, Matrikel nnd Herkunft (Heimath) des Schiffes, über die Ladung und den Grund des Einlaufens Bericht zu erstatten. Diesen Bericht bescheinigen die Behörden oder der Konsul, wenn sie ihn nach stattgehabter Prüfung glaubhaft befinden, und ertheilen ihm ein zur Beglaubigung des Anlaufens und der dasselbe veranlassenden Gründe dienliches Zeugniss. In Ermangelung einer Seebehörde oder eines Konsuls muss der Bericht vor der Ortsbehörde erstattet werden;

15. im Falle des Schiffbruches, in dem Hafen, welchen er zuerst anläuft, vor der zuständigen Behörde oder dem spanischen Konsul vor Ablauf von 24 Stunden formellen Protest zu erheben unter genauer Angabe aller Umstände des Schiffsunterganges nach Maassgabe des Falles 8 dieses Artikels.

art. 618.

Der Schiffer ist dem Rheder und dieser Dritten, welche mit ihm kontrahirt haben, civilrechtlich haftbar

4. für die Schäden und Verluste, welche aus Zwietracht, die auf dem Schiffe ausgebrochen ist, oder aus Fehlern (Verschulden) von der Schiffsmannschaft im Dienste und bei Vertheidigung des Schiffes begangen sind, entsprungen sind, wenn er nicht beweist, dass er zur Vorbeugung und Vermeidung derselben seine Autorität in ihrem ganzen Umfange gehörig geltend gemacht hatte.

Titel III.

Von den besonderen Verträgen des Seehandels.

Abschnitt III.

Von den Seeversicherungen.

§ 3.

Pflichten zwischen Versicherer und Versichertem.

art. 755.

Die Versicherer haben die Schäden und Nachtheile zu ersetzen, welche die versicherten Gegenstände aus irgend einer der folgenden Ursachen erleiden:

4. zufälligem Zusammenstoss.

art. 756.

Die Versicherer haften nicht für die Schäden und Nachtheile, welche die versicherten Sachen aus irgend einer der nachstehenden Ursachen erleiden, auch wenn sie nicht in der Police ausgeschlossen sind:

5. Baraterie von Seiten des Schiffers, sofern dieselbe nicht Gegenstand der Versicherung ist.

Titel IV.

Von den Gefahren, Schäden und Unfällen des Seehandels.

Abschnitt III.

Von den Schiffszusammenstössen.

art. 826.

Wenn ein Fahrzeug mit einem anderen durch Schuld, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit des Schiffers, Steuermanns oder einer anderen Person der Schiffsbesatzung (angestellte Person) zusammenstösst, so soll der Rheder des Schiffes welches den Zusammenstoss herbeiführte, nach vorgängiger sachverständiger Schätzung die entstandenen Schäden und Verluste ersetzen.

art. 827.

Wenn der Zusammenstoss beiden Fahrzeugen zuzurechnen ist, so trägt jedes seinen eigenen Schaden und beide haften solidarisch für die an ihren Ladungen verursachten Schäden und Verluste.

art. 828.

Die Bestimmung des vorhergehenden Artikels findet auch in dem Falle Anwendung, in welchem nicht festgestellt werden kann, welches der beiden Fahrzeuge Urheber des Zusammenstosses gewesen ist.

art. 829.

In den genannten Fällen bleiben der civilrechtliche Anspruch des Rheders gegen den Schadensstifter und die kriminelle Haftung, welche etwa Platz greift, ungeschmälert bestehen.

art. 830.

Wenn ein Fahrzeug mit einem anderen durch Zufall oder höhere Gewalt zusammenstösst, so tragen jedes Schiff und jede Ladung ihre eigenen Schäden.

art. 831.

Wenn ein Fahrzeug, durch ein drittes dazu genöthigt, mit einem anderen zusammenstösst, so soll der Rheder dieses dritten Schiffes die entstandenen Schäden und Verluste ersetzen, während der Schiffer dem genannten Rheder civilrechtlich haftbar bleibt.

art. 832.

Wenn ein Schiff, welches gehörig verankert und vertäut ist, durch Sturm oder aus anderen Gründen höherer Gewalt mit den ihm zunächst liegenden Schiffen zusammenstösst und denselben Havereien zufügt, so hat der entstandene Schaden die Bedeutung einer einfachen Haverei der angestossenen Schiffe.

art. 833.

Es wird vermuthet, dass dasjenige Schiff, welches nach erlittenem Zusammenstosse alsbald gesunken ist, sowie dasjenige, welches genöthigt ist, einen Hafen zu gewinnen, um die durch den Zusammenstoss veranlassten Havereien auszubessern und während der Reise untergeht oder sich gezwungen sieht, zum Zwecke der Rettung auf den Strand zu laufen, in Folge des Zusammenstosses untergegangen ist.

art. 834.

Wenn die Fahrzeuge, welche zusammenstossen, einen zur Zeit des Zusammenstosses in Ausübung seiner Dienstpflichten begriffenen Lootsen an Bord hatten, so enthebt dessen Gegenwart die Schiffer nicht der ihnen obliegenden Verantwortlichkeit.

Dagegen haben diese das Recht, von den Lootsen schadlos gehalten zu werden, unbeschadet der strafrechtlichen Haftung, in welche diese etwa verfallen.

art. 835.

Die Klage auf Ersatz der Schäden und Verluste, welche aus den Zusammenstössen entspringen, ist nur zulässig, wenn binnen 24 Stunden vor der zuständigen Behörde des Strandbezirkes, innerhalb dessen der Zusammenstoss stattfand, oder vor derjenigen des ersten Hafens, welchen das Schiff anläuft, falls es in Spanien ist, und vor dem spanischen Konsul, wenn der Fall im Auslande eintrat, Rechtsverwahrung eingelegt oder Sachbericht erstattet sind.

art. 836.

Hinsichtlich der den Personen oder der Ladung zugefügten Schäden kann der Mangel des Protestes den Interessenten, welche sich nicht auf dem Schiffe befunden haben oder nicht in der Lage gewesen sind, ihre Willenserklärung abzugeben, nicht von Nachtheil sein.

art. 837.

Die civilrechtliche Verantwortlichkeit, welche in den genannten Fällen dieses Abschnitts auf den Rhedern ruht, beschränkt sich auf den Werth des Schiffes mit allem Zubehör und den auf der Reise verdienten Frachtgeldern.

art. 838.

Wenn der Werth des Fahrzeuges und seines Zubehörs nicht ausreicht, um die Haftpflicht zu decken, so hat die Entschädigungsforderung für Tödtung und Verwundung von Menschen den Vorzug.

art. 839.

Findet der Zusammenstoss zwischen spanischen Schiffen in ausländischen Gewässern statt oder laufen die Schiffe, während der Zusammenstoss nachweislich auf hoher See erfolgte, einen ausländischen Hafen an, so soll der spanische Konsul dieses Hafens die summarische Untersuchung dieses Vorfalles einleiten und das Protokoll (den Bericht) dem Generalkapitän der nächsten Geschäftsabtheilung zur Fortsetzung und Beendigung einsenden.

Buch IV.

Von der Zahlungseinstellung, den Bankerotten und Verjährungen.

Titel II.

Von den Verjährungen.

art. 953.

Die Schadensersatzansprüche aus Schiffszusammenstössen verjähren in zwei Jahren seit dem Unfalle.

Diese Klagen sind nur zulässig, wenn vom Schiffer des beschädigten Schiffes oder von demjenigen, der ihn in seinen Obliegenheiten vertritt, im ersten Hafen, den sie anlaufen, nach Maassgabe der Fälle 8 und 15 des art. 612, falls dieselben vorliegen, die entsprechenden Proteste erhoben worden sind.

34a. Real-Decreto vom 22. August 1885.

art. 1.

Das Handelsgesetzbuch gilt als Gesetz auf der Halbinsel und den anliegenden Inseln vom 1. Januar 1886 an.

35. Seehandelsgesetzbuch für die Türkei von 1864.

Dritter Titel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 30.

Jeder Schiffseigenthümer ist für die Handlungen des Kapitäns civilrechtlich haftbar, d. h. er ist verpflichtet, die aus Thun und Lassen des Kapitäns entspringenden Schäden zu bezahlen, und an die von letzterem eingegangenen Verbindlichkeiten, so weit sie sich auf Schiffe und Reise beziehen, gebunden.

Er kann sich in allen Fällen von den obgenannten Verbindlichkeiten, wenn sie nicht ausdrücklich auf seinen besonderen Befehl eingegangen sind, durch die Abtretung des Schiffes und der Fracht freimachen.

Jedoch ist die Befugniss, die Abtretung vorzunehmen, demjenigen nicht verliehen, welcher gleichzeitig Kapitän und Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist.

art. 31.

Die Eigenthümer der unter Bürgschaftstellung mit Genehmigung der Regierung zum Kriege ausgerüsteten Schiffe sollen jedoch für die auf der See vom Kriegsvolk, welches auf ihren Schiffen sich befindet, oder von der Besatzung verübten Vergehen und Räubereien nur bis zum Belaufe der Summe haften, für welche sie Bürgschaft gestellt haben, wofern sie nicht Theilnehmer oder Mitschuldige sind.

Die Bürgschaft beträgt 200 000 Piaster für jedes Schiff, dessen Besatzung einschliesslich des Offizierkorps und der Soldaten 150 Mann oder weniger beträgt, und 400 000 Piaster für die anderen.

Eilfter Titel.

Von den Versicherungen.

Abschnitt II.

Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 195.

Auf Gefahr des Versicherers gehen alle Verluste und Schäden, welche den versicherten Gegenständen zustossen durch — — — — — — zufälligen Zusammenstoss.

art. 198.

Der Versicherer haftet nicht für Baraterie und andere Pflichtwidrigkeiten und Fehler des Schiffers und der Mannschaft, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist. Wenn der versicherte Gegenstand das Schiff ist und der Schiffer Allein- oder Theil-Eigenthümer, so ist besagte Vereinbarung bis zum Betrage seines Schiffsantheils nichtig.

Zwölfter Titel.

Von Havereien.

Erster Abschnitt.

Von dem Begriff, der Eintheilung und Ordnung der Havereien.

art. 249.

Im Falle des Zusammenstosses von Schiffen wird, wenn das Ereigniss ein rein zufälliges war, der Schaden ohne Ersatzanspruch von demjenigen Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat.

Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden des einen der Kapitäne herbeigeführt ist, so wird der Schaden von demjenigen bezahlt, welcher ihn verursacht hat.

Wenn der Zusammenstoss durch das Verschulden der beiden Kapitäne stattgefunden hat, oder wenn ein Zweifel über die Ursachen, welche ihn hervorgerufen haben, obwaltet, so wird der Schaden auf gemeinsame Kosten von den Schiffen, welche ihn erlitten haben, nach Verhältniss ihres gegenseitigen Werthes gebessert.

In diesen beiden letzten Fällen erfolgt die Schätzung des Schadens durch Sachverständige.

Vierzehnter Titel.

Unzulässigkeitseinreden.

art. 281.

Als unzulässig sind abzuweisen:

Alle Entschädigungsklagen wegen der durch Zusammenstoss an einem Orte, wo der Kapitän hätte klagen können, verursachten Schäden, wenn er keinen Anspruch erhoben hat.

art. 282.

Diese Rechtsverwahrungen und Anspruchserhebungen sind nichtig, wenn sie nicht binnen 48 Stunden erhoben und zugestellt sind und wenn auf sie nicht binnen 31 Tagen seit ihrem Datum eine gerichtliche Klage erfolgt ist.

36. Civilgesetzbuch von Unter-Kanada vom 26. Mai 1866 (29 Victoria cap. 41), mit Gesetzeskraft vom 1. August 1866.

Buch III.

Von der Erwerbung und Ausübung der Eigenthumsrechte.

Titel XIX.

Von der Verjährung.

Kapitel VI.

Von der erforderten Verjährungszeit.

Sektion 5.

Von gewissen kurzen Verjährungen.

art. 2261.

Folgende Ansprüche verjähren in 2 Jahren:

2. wegen der aus Delikten oder Quasi-Delikten entspringenden Schäden, sofern nicht andere Bestimmungen Platz greifen.

Buch IV.

Handelsrecht.

Titel II.

Von Kauffahrteischiffen.

Kapitel IV.

Vom Privileg und Seepfandrecht an Schiff, Ladung und Fracht.

art. 2387.

Die in den vorhergehenden Artikeln bestimmte Rangordnung der Vorrechte ist ohne Einfluss auf die Schadensersatzansprüche aus einer Schiffskollision, — — — — — — da diese vielmehr vorzugsweise nach den unter 1 und 2 in den

Artikeln 2383 (1. Kosten der Beschlagnahme und des Verkaufes nach art. 1995; 2. Lootsgeld, Kaigeld und Hafengebühren und Strafgelder wegen Uebertretung der Hafenordnungen) und 2385 (1. Kosten der Beschlagnahme und des Verkaufes; 2. Kaigeld) aufgezählten Schulden und vor oder nach den anderen privilegirten Schulden bezahlt werden und zwar nach Maassgabe der Umstände, unter welchen der Anspruch entstanden ist, und nach Maassgabe des Handelsgebrauches.

Kapitel V.

Von Rhedern, Schiffern und Schiffsmannschaft.

art. 2390.

Die Rheder haften civilrechtlich für die Handlungen des Schiffers in allen Angelegenheiten, welche sich auf Schiff und Reise beziehen, und für die durch seine oder der Mannschaft Schuld verursachten Schäden. In gleicher Weise haften sie für die Handlungen und Fehler irgend einer rechtmässig dem Schiffer substituirten Person. Jedoch gelten in allen Punkten die Bestimmungen, welche in diesem Kapitel und in den Titeln von Verfrachtung, von Bodmerei und Respondentia, und in dem Kauffahrteischifffahrtsgesetze von 1854*) enthalten sind.

Titel V.

Von Versicherung.

Kapitel II.

Von Seeversicherung.

Sektion 3.

Von den Pflichten des Versicherers.

art. 2510.

Der Versicherer haftet nicht für den Verlust durch Baraterie des Schiffers oder der Mannschaft, es sei denn, dass das Gegentheil vereinbart ist.

art. 2511.

Baraterie ist ein Akt vorsätzlichen Missverhaltens des Schiffers oder der Mannschaft, wodurch den Rhedern oder Verfrachtern ein Verlust (zugefügt) verursacht wird.

Sektion 4.

Von Verlusten.

art. 2524.

Wenn ein Verlust durch Kollision in Folge eines zufälligen Ereignisses ohne Schuld des einen von beiden Theilen eintritt, so trägt ihn das beschädigte Schiff ohne Rückgriffsrecht auf das andere und ist es ein Verlust durch die Gefahren der See, für welchen der Versicherer nach den allgemeinen Bestimmungen der Police haftet.

art. 2525.

Wenn die Kollision durch die Schuld des Schiffers oder der Mannschaft des einen der Schiffe verursacht ist, so haftet der schuldige Theil dem anderen, und wenn das versicherte Schiff das durch die Schuld des Schiffers oder der Mannschaft des anderen allein beschädigte ist, so haftet der Versicherer nach der Generalklausel.

Wenn aber der Schaden durch die Schuld des Schiffers oder der Mannschaft des versicherten Schiffes verursacht ist, so haftet der Versicherer nicht.

*) Jetzt 1894.

Steigert sich die Schuld zur Baraterie, so untersteht sie, soviel den Versicherer anlangt, der in art. 2510 enthaltenen Bestimmung.

art. 2526.

Wenn die Ursache der Kollision unbekannt ist, oder wenn es unmöglich ist, festzustellen, durch wessen Schuld die Kollision verursacht ist, so werden die Schäden zu gleichen Theilen von beiden Schiffen getragen. Der Versicherer haftet in diesem Falle nach der Generalklausel.

36a. Parlamentsgesetz der Herrschaft Canada (43 Vict. cap. 29, 1880): ein Gesetz zur Einführung besserer Vorkehrungen hinsichtlich der Schifffahrt auf den Canadischen Gewässern.

sect. 8.

In jedem Rechtsstreit oder Verfahren wegen Schäden, welche aus einem Zusammenstoss zwischen zwei Schiffen oder einem Schiffe und einem Flosse entstehen, sollen, wenn beide Schiffe oder sowohl das Schiff als das Floss als schuldig befunden worden sind, die bisher im Admiralitätsgerichte in England und jetzt im Obergericht Ihrer Majestät in Gemässheit des Höchstengerichtsgesetzes von 1873 in Kraft befindlichen Regeln, insofern sie von den in den Gerichten des gemeinen Rechtes in Kraft befindlichen Regeln abweichen, den Vorrang haben, und sollen die Schäden gleichmässig von beiden Schiffen oder dem Schiffe und dem Flosse, von jedem zur Hälfte, getragen werden.

37. Handelsgesetzbuch für den Oststaat von Uruguay, erneuert am 31. Dezember 1878.

Drittes Buch.

Von den Rechten und Pflichten, welche aus der Schifffahrt entspringen.

Zweiter Titel.

Von den Eigenthümern, Theilhabern und Ausrüstern von Schiffen.

art. 1048.

Der Eigenthümer oder die Theilhaber eines Schiffes sind jeder nach Verhältniss seines Antheils für die Handlungen des Kapitäns in allem auf das Schiff und dessen Reise Bezüglichen civilrechtlich haftbar.

art. 1050.

Die Haftung, von welcher die vorhergehenden Artikel handeln, erlischt durch die Abtretung des Schiffes mit seinem gesammten Zubehör und der auf der Reise, auf welche die Handlungen des Kapitäns sich beziehen, verdienten und zu verdienenden Frachtgelder.

Die Vornahme der Abtretung muss mittels einer öffentlichen Urkunde festgestellt werden.

art. 1051.

Die Abtretung ist demjenigen Eigenthümer oder Theilhaber, welcher gleichzeitig Kapitän des Schiffes ist, nicht gestattet.

Neunter Titel.
Von Seeversicherungen.
Kapitel IV.
Rechte und Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 1379.

Für Rechnung des Versicherers laufen alle Verluste und Schäden, welche den versicherten Gegenständen durch — — — — — zufälligen Zusammenstoss — — — — — — zustossen.

art. 1380.

Es gehen nicht auf Rechnung der Versicherer die Schäden, welche durch Handlungen des Versicherten (art. 639) eintreten oder aus einer der folgenden Ursachen:

11. Baraterie des Schiffers oder der Mannschaft, wofern nicht in der Police das Gegentheil vereinbart ist. Diese Vereinbarung ist nichtig, wenn die Versicherung vom Schiffer für eigene oder fremde Rechnung genommen ist.

Eilfter Titel.
Von Zusammenstössen und Ansegelungen.

art. 1433.

Stösst ein Schiff mit einem anderen durch Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder der Mannschaft oder wegen Nichtbefolgung der Hafenordnungen zusammen, so soll der gesammte dem Schiffe oder dessen Ladung verursachte Schaden von dem Kapitän getragen werden, welcher den Anlass zum Zusammenstosse gab.

art. 1434.

Wenn auf Seiten beider Kapitäne oder der Personen beider Mannschaften ein Verschulden vorgelegen hat, so trägt jedes Schiff seinen Schaden. Sowohl in diesem Falle als auch in dem des vorhergehenden Artikels haften die Kapitäne den Eigenthümern der Schiffe und den beschädigten Ladungen gegenüber, unbeschadet ihres etwa stattnehmigen Anspruchs gegen die Offiziere $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ die Mitglieder der Mannschaft.

art. 1435.

Wenn der Zusammenstoss oder die Ansegelung durch ein rein zufälliges Ereigniss stattgefunden hat, so wird der Schaden ohne irgend welchen Ersatzanspruch von dem Schiffe getragen, welches ihn erlitten hat.

In diese Bestimmung wird der Fall als inbegriffen angesehen, in welchem ein Schiff wegen Seeunfalles sich genöthigt sieht, die Taue des anderen zu kappen, um sich zu bergen.

art. 1436.

Wenn ein Zweifel in Betreff der Ursachen des Zusammenstosses obwaltet, so wird der von den Schiffen erlittene Schaden in eine einzige Masse vereinigt, und nach Verhältniss des betreffenden Werthes der Schiffe unter alle vertheilt. Die Abschätzung und Vertheilung des Schadens werden für jedes Schiff in Form der grossen Haverei vorgenommen.

art. 1437.

Handelt es sich um die Ladung, so wird so lange vermuthet, dass jeder Zusammenstoss zufällig war, bis Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Kapitäns oder der Besatzung nachgewiesen wird (art. 1433).

In diesem Falle wird der Schaden, welcher der Ladung zugestossen ist, als besondere Haverei zu Lasten dessen, der sie erlitten hat, angesehen.

art. 1438.

Wenn bewiesen wird, dass der Zusammenstoss aus Verschulden oder Nachlässigkeit eines der Kapitäne oder beider entstanden ist (art. 1433 und 1434), so soll der Schaden, welcher der Ladung zugestossen ist, von dem Kapitän oder den Kapitänen und ihren betreffenden Schiffen ersetzt werden.

art. 1439.

Alle durch Zusammenstösse oder Ansegelungen verursachten Schäden sollen durch Sachverständige, welche der zuständige Richter ernennt, geschätzt werden.

In allen auf Zusammenstösse bezüglichen Fällen, welche vorkommen, sollen, um festzustellen, welches von den Schiffen der Urheber des Schadens gewesen ist, die Bestimmungen der Hafenordnungen, die Gebräuche und Gewohnheiten des Ortes in Betracht gezogen werden.

art. 1440.

Wenn der Zusammenstoss auf hoher See erfolgte und das angesegelte Schiff sich in die Nothwendigkeit versetzt sieht, einen Hafen aufzusuchen, um seine Reparaturen vorzunehmen, und auf diesem Kurse untergeht, so wird vermuthet, dass dieser Untergang durch den Zusammenstoss verursacht war.

art. 1441.

Alle aus einem Zusammenstosse entspringenden Verluste gehören zur Klasse der besonderen Havereien, mit Ausnahme der Fälle des art. 1436 sowie desjenigen, in welchem das Schiff, um grösseren Schaden zu vermeiden, seine Taue schlippt (oder kappt) und das andere zwecks eigener Rettung ansegelt. Die Schäden, welche das Schiff solchen Falls erleidet, werden unter Schiff und Fracht als grosse Haverei in der im art. 1436 vorgeschriebenen Weise vertheilt.

art. 1442.

In jedem Falle, in welchem gemäss den Bestimmungen dieses Titels die Verantwortlichkeit wegen Verschuldens, Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit auf dem Kapitän ruht, hat der Kapitän, wenn das Schiff einen Lootsen an Bord hatte, das Recht, von diesem die Entschädigung einzufordern, welche er zu zahlen verurtheilt worden ist.

37a. Civilgesetzbuch der Republik Oriental von Uruguay vom Jahre 1879.

Viertes Buch.

Von den Obligationen.

Theil I. Von den Obligationen im Allgemeinen.

Titel I. Von den Entstehungsgründen der Obligationen.

Kapitel II. Von den Quasikontrakten, Delikten und Quasidelikten.

Section II. Von den Delikten und Quasidelikten.

art. 1280.

(Delikt ist dolose unerlaubte Handlung; Quasidelikt ist culpose unerlaubte Handlung).

art. 1292.

Wenn ein Delikt von zwei oder mehreren Personen begangen ist, so haftet jede derselben solidarisch für den verursachten Schaden. Diese Regel findet keine Anwendung, wenn der Schaden aus einem Quasidelikte entspringt. Seine Urheber haften verhältnissmässig.

art. 1293.

(Verjährung 4 Jahre seit Begehung der That.) Bei Verbrechen normirt die Strafverjährung für den Ersatzanspruch.

38. Handelsgesetzbuch von Venezuela vom 20. Februar 1873, in Kraft seit dem 27. April 1873.

Zweites Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Von Schiffen.

art. 481.

Als Schiff im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes zur Fahrt über See von einem Hafen nach einem anderen des In- oder Auslandes bestimmte Fahrzeug.

Das Wort „Schiff" begreift ausser Rumpf und Kiel des Fahrzeuges das dazu gehörige Zubehör.

Der Begriff „Zubehör" bezeichnet — — — — — — — — — — — — — — Boote — — — — —

Zweiter Titel.

Von den Schiffseigenthümern.

art. 493.

Die Schiffseigenthümer sind civilrechtlich für die Handlungen des Kapitäns und die Verbindlichkeiten, welche er mit Beziehung auf das Schiff und dessen Reise eingeht, haftbar.

Jedoch können sie sich von dieser Haftung befreien, indem sie zur Abtretung ihres Antheils an Schiff und Fracht schreiten.

Der Kapitän, welcher Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist, kann die Abtretung desselben nicht vornehmen.

art. 494.

Der Eigenthümer eines für den Krieg ausgerüsteten Schiffes, welcher nicht Theilnehmer oder Mitschuldiger an den Ausschreitungen und Vergehen ist, welche das Kriegsvolk oder die Mannschaft auf hoher See begehen, haftet nur für Schadensersatz wegen solcher Handlungen bis zu dem Betrage, zu welchem er Kaution geleistet hat, aber nicht mit dem Werthe von Schiff und Fracht.*)

*) Nach der Ordonnanz vom 30. März 1822 beträgt die Kaution:

für ein Schiff von	40 bis 100 Tonnen:	3000 (spanische Thaler) Piaster	
„ „ „ „	100 „ 150 „	4000	„ „ „
„ „ „ „	150 „ 200 „	6000	„ „ „
„ „ „ „	mehr als 200 „	8000	„ „ „

Sechster Titel.

Von den Gefahren und Schäden der Beförderung zur See.

Vierte Abtheilung.

Vom Zusammenstoss.

art. 634.

Im Falle des Zusammenstosses trägt, wenn er zufällig oder durch das Verhalten der beiden Kapitäne oder der beiden Schiffsmannschaften verursacht war, jedes Schiff den Schaden, welchen es erlitten hat.

Wenn er durch das Verschulden des einen der beiden Kapitäne verursacht war, so bezahlt dieser alle Schäden.

Wenn nicht erhellt, dass er zufällig war, noch auch, wer von den Kapitänen der Schuldige war, so bezahlt jedes Schiff die Hälfte der Entschädigungen, welche nach dem Urtheile der Sachverständigen nothwendig waren.

art. 635.

Es wird vermuthet, dass der Zusammenstoss zufällig war. Jedoch wird er als von Seiten des Schiffes verschuldet angesehen, welches in einem der folgenden Fälle kollidirt:

1. wenn das Schiff unter Nichtbefolgung der Vorschriften und Gebräuche des Hafens schlecht verankert war, oder wenn es auf seinen Ankern nicht die nöthigen Bojen hatte, wofern es nicht beweist, dass es sie ohne sein Verschulden verloren hat und nicht wiederbesetzen gekonnt hat.
2. wenn das Schiff Nachts die Anker lichtet, ohne vorgängig durch Ausklariren segelfertig geworden zu sein, oder unter vollen Segeln in die Nähe eines anderen, welches vor Anker oder am Ufer liegt, fährt.
3. wenn das Schiff bei der Einfahrt in einen Hafen einem anderen, welches vor ihm segelt, einen Vorsprung abgewinnen will, oder wenn es beim Auslaufen dem Schiffe, welches in den Hafen einsegelt, nicht aus dem Wege geht.
4. wenn es in einer solchen Richtung, dass es mit einem anderen in einem Durchschnittspunkte zusammentreffen kann, vor dem Winde oder mit Backstagswind segelnd nicht die zur Verhütung des Zusammenstosses nöthigen Vorsichtsmaassregeln ergreift.
5. wenn das Schiff, mag der Punkt des Zusammenstosses sein, wo er will, während der Nacht keine Laternen mit Licht führte.

art. 636.

Wenn das Schiff nach dem Zusammenstosse auf der Reise, welche es machen musste, um einen Hafen zwecks Reparatur zu erreichen, untergeht, so wird vermuthet, dass der Untergang durch den Zusammenstoss verursacht war.

art. 637.

Wenn ein Schiff unter Segel ohne Schuld des Kapitäns oder der Mannschaft einem anderen an angemessenem Platze verankerten Schiffe Schaden zufügt, so soll jenes die Hälfte des Schadens dieses bezahlen, ohne seinen eigenen miteinzuschliessen.

Diese Schäden werden als grosse Haverei über das Schiff und die Ladung vertheilt.

Es findet keine Bezahlung der Schäden statt, wenn der Kapitän des verankerten Schiffes den Zusammenstoss hätte verhüten oder seine Folgen hätte verringern können, indem er seine Trosse schlippte oder seine Taue kappte, wofern er dies ohne Gefahr thun konnte, oder wenn er es nicht gethan hat, ungeachtet er von dem anderen Schiffe rechtzeitig darum ersucht war.

art. 638.

Wenn ein über Steuer treibendes Schiff sich über den Kabeln eines anderen nahe bei ihm verankerten Schiffes befindet und dieselben kappte, so dass dieses seine Anker verlor und durch dieses Ereigniss Schaden oder Schiffbruch erlitt, so muss ersteres den gesammten Schaden, welchen letzteres und seine Ladung erlitten haben, ersetzen.

art. 639.

Wenn ein in einem Hafen verankertes oder vertäutes Schiff, ohne sich loszumachen, durch den Ungestüm der Wellen oder durch einen Sturm oder andere höhere Gewalt anderen Schiffen, welche in seiner Nähe zusammentreffen, Schäden verursacht, so werden diese von den beschädigten Schiffen als besondere Haverei getragen.

art. 640.

Wenn ein Schiff sich über einer Boje befindet und nicht zurück gehen kann, so hat der Kapitän desselben im Falle der Gefahr das Recht, zu fordern, dass das andere Schiff, welches nahe bei ihm liegt, seine Anker lichtet oder seine Taue kappt, um jenem Platz zu machen, wofern das andere es ohne Gefahr thun kann. Und dann ist das Schiff in Gefahr schuldig, die Schäden, welche das andere erlitt, zu bezahlen.

Der Kapitän des benachbarten Schiffes, welcher sich weigert, der Anforderung zu genügen, oder wegen Nachlässigkeit nicht dazu bereit ist, haftet für die daraus erwachsenden Schäden.

Achter Titel.

Von der Seeversicherung.

art. 672.

Die Seeversicherung umfasst die Seegefahren, welche die versicherten Gegenstände laufen durch zufälligen Zusammenstoss.

art. 698.

Die Versicherer haften nicht für die aus einer der folgenden Ursachen entspringenden Schäden oder Verluste:

6. Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft, wenn nicht das Gegentheil vereinbart ist.

Neunter Titel.

Von dem Erlöschen der Klagen.

art. 751.

Es erlöschen:

3. Die Entschädigungsklagen wegen Zusammenstosses, wenn der Kapitän nicht rechtzeitig Protest erhoben hat. Diese Bestimmung ist in dem Falle, in welchem der Zusammenstoss den Totalverlust des Schiffes bewirkt hat, nicht anwendbar.

Die Proteste, auf welche dieser Artikel sich bezieht, sind wirkungslos

1. wenn sie nicht binnen 24 Stunden im Falle der No. 3 erhoben und zugestellt sind,
2. wenn nach rechtzeitiger Erhebung und Zustellung derselben die gerichtliche Klage nicht binnen der auf die Zustellung folgenden 30 Tage angestellt wird.

art. 753.

Im Falle des Zusammenstosses, mag der Ort, wo derselbe sich ereignet, sein, wo er wolle, laufen die 24 Stunden von dem Augenblicke an, in welchem der Kapitän Protest erheben konnte.

39. Vereinigte Staaten von Nordamerika.

a. Revidirte Statuten der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 3. März 1851, nach den Ergänzungen der ersten Session des 74. Kongresses 1881—1882 (laut Neuverordnung vom 22. Juni 1874).

Titel 48.

Cap. 6.

Beförderung von Reisenden und Waaren.

sect. 4282.

Kein Eigenthümer eines Schiffes soll verpflichtet sein, einer Person für einen Verlust oder Schaden, welcher an irgend einer Waare, die an Bord eines solchen Schiffes verschifft, eingenommen oder geladen ist, durch oder mittelst eines auf oder an Bord des Schiffes ausgebrochenen Feuers sich etwa ereignet, zu haften oder Ersatz zu leisten, ausser wenn solches Feuer durch Absicht oder Nachlässigkeit solches Eigenthümers verursacht ist.

sect. 4283.

Die Haftung des Eigenthümers (Rheders) eines Schiffes für irgend eine Veruntreuung, einen Schaden oder eine Zerstörung seitens einer Person an irgend einem Besitzthum, an Gütern oder Waaren, welche an Bord seines Schiffes geladen oder gebracht sind, oder für irgend einen Verlust, eine Beschädigung oder Verletzung durch Kollision, oder für irgend eine Handlung, Sache oder ein Ding, einen Verlust, eine Beschädigung oder Uebertretung, welche ohne geheimes Mitwissen oder Kenntniss des Rheders oder der Rheder begangen, verursacht oder zugezogen sind, soll in keinem Falle den Betrag oder Werth des Antheils des Rheders an dem Schiffe und dessen zur Zeit (schwebenden) laufenden Fracht übersteigen.

sect. 4284.

Wenn irgend eine solche Veruntreuung, Verlust oder Zerstörung von verschiedenen Befrachtern oder Eigenthümern der Güter, Waaren oder des Kaufmannsgutes oder sonstigen Besitzthums auf einer und derselben Reise erlitten ist und der Gesammtwerth des Schiffes und dessen Fracht für die Reise nicht hinreicht, Jedem derselben Ersatz zu schaffen, so sollen sie vom Rheder des Schiffes Ersatz im Verhältniss ihrer bezüglichen Verluste erhalten; und zu dem Ende können die Befrachter und der oder die Eigenthümer des Besitzthums und die Rheder des Schiffes, oder einige derselben die geeigneten Schritte bei irgend einem Gerichte thun behufs Vertheilung der Summe, für welche der Rheder des Schiffes haftbar ist, unter die hierzu berechtigten Parteien.

sect. 4285.

Es soll als eine auf Seiten des Rheders genügende Erfüllung der Anordnungen dieses Titels bezüglich seiner Haftpflicht für irgend eine Veruntreuung, Verlust oder Zerstörung irgend eines Besitzthums, Güter oder Kaufmannswaaren gelten, wenn er seinen Antheil an dem Schiffe und der Fracht zu Gunsten solcher Kläger einem von einem Gerichte mit zuständiger Jurisdiktion ernannten Kurator überträgt, damit dieser als Kurator für denjenigen handelt, welcher seine gesetzliche Berechtigung dazu nachweist. Seit und nach dieser Uebertragung erlöschen alle Ansprüche und Prozesse gegen den Rheder (Eigenthümer).

sect. 4286.

Der Miether eines Schiffes soll, falls er dasselbe auf eigene Kosten oder ohne fremde Vermittelung bemannt, verproviantirt und fahren lässt, im Sinne der Bestimmungen dieses Titels bezüglich der Beschränkung der Haftpflicht der Schiffsrheder (Eigenthümer) als Rheder (Eigenthümer) angesehen werden. Ein derart gemiethetes Schiff soll in derselben Weise haften, als wenn der Eigenthümer desselben damit Seefahrt betriebe.

sect. 4287.

Nichts in den fünf vorhergehenden Sektionen soll so ausgelegt werden, dass es die Schadenserholung, zu welcher eine Partei dem Schiffer, den Offizieren oder der Mannschaft gegenüber wegen oder auf Grund einer Veruntreuung, Beschädigung, Verlust oder Zerstörung von an Bord eines Schiffes gebrachten Kaufmannsgutes oder Besitzthums oder auf Grund irgend einer Nachlässigkeit, Betruges oder anderen Unterschleifes des Schiffers, der Offiziere oder Mannschaft etwa berechtigt ist, entzieht oder beeinträchtigt oder die Haftung, welche etwa kraft Gesetzes auf einem Schiffer oder Seemann eines Schiffes ruht, einerlei ob dieser Schiffer oder Seemann ein Rheder (Eigenthümer) oder Mitrheder ist oder nicht, verringert oder aufhebt.

sect. 4288.

Eine Person, welche Oel, Vitriol, ungelöschten Kalk, entzündliche Zündhölzer oder Schiesspulver in ein Schiff, welches Ladung für verschiedene Personen gegen Frachtlohn einnimmt, ladet, ohne zur Zeit der Verschiffung dem Schiffer, Steuermann, Offizier oder Wachhabenden des in Ladung liegenden Schiffes eine schriftliche Bemerkung zu behändigen, die die Natur und Art solcher Waare angiebt, soll den Vereinigten Staaten für eine Geldstrafe von 1000 Dollars haften. Jedoch soll diese Sektion keine Anwendung leiden auf ein Schiff irgend welcher Bauart, welches zur Fluss- oder Binnenschifffahrt benutzt wird.

sect. 4289 (in der Fassung vom 19. Juni 1886 cap. 421 sect. 4).

Die Bestimmungen dieses Titels (der 7 vorstehenden Sektionen) über die Beschränkung der Haftung der Schiffsrheder sollen auf alle seegehenden Schiffe, sowie auf alle auf Seen oder Flüssen oder Binnengewässern verwendeten Schiffe, einschliesslich Kanalboote, Leichterfahrzeuge und Bordings Anwendung finden.

Titel 52.

Vorschriften für Dampfschiffe.

Kapitel 2.

Beförderung von Reisenden und Waaren.

sect. 4493.

Wenn ein Reisender oder dessen Gepäck durch Explosion, Feuer, Kollision

oder eine andere Ursache Schaden erlitten haben, so sollen der Schiffer und Rheder des Schiffes, oder einer von ihnen, und das Schiff all und jeder derart verletzten Person bis zum vollen Belaufe des Schadens haften, wenn derselbe in Folge einer Nachlässigkeit oder mangels Beobachtung der Bestimmungen dieses Titels (über: volle Besatzung, patentirte Offiziere, höchste Passagierzahl, Feuerlöschapparate u. s. w., Feuerpumpen und Schläuche, auf Passagierschiffen verbotene Güter, Verpackung gefährlicher Güter, Schiffswachen, Steuergeschirr, Signalmittel vom Steuerhaus zur Maschine, Treppen, Rettungsboote, Schotten) oder in Folge bekannter Mängel oder Unvollkommenheiten des Dampfapparates oder Rumpfes eingetreten ist.

Und jede Person, welche Verlust oder Verletzung durch die Sorglosigkeit, Nachlässigkeit oder das vorsätzliche Missverhalten eines Schiffers, Steuermanns, Maschinisten oder Lootsen oder in Folge der Verabsäumung oder Weigerung derselben, die die Dampfschifffahrt beherrschenden Gesetze zu befolgen, erleidet, kann solchen Schiffer, Steuermann, Maschinisten oder Lootsen gerichtlich belangen und für jede solche von einem solchen Schiffer, Steuermann, Maschinisten oder Lootsen verursachte Unbill ihres Schadens sich erholen.

b. Gesetz behufs Beseitigung gewisser Belästigungen der amerikanischen Kauffahrteischiffe und zur Ermuthigung des amerikanischen Exporthandels sowie zu sonstigen Zwecken, genehmigt 26. Juni 1884.

cap. 121. sect. 18.

Die persönliche Haftung eines Schiffsrheders soll auf dasjenige Verhältniss all und jeder Schulden und Haftungen beschränkt sein, in welchem sein Einzelantheil am Schiffe zum Ganzen steht.

Und die Summe der Haftungen aller Eigenthümer eines Schiffes für Rechnung desselben sollen den Werth dieses Schiffes und der laufenden (schwebenden) Fracht nicht übersteigen.

Jedoch soll diese Bestimmung die vor Erlass dieses Gesetzes begründete Haftung eines Rheders unberührt lassen und keinen Kläger an der Zusammenfassung aller Rheder in einer Klage hindern; auch soll sie keine Anwendung finden auf die Heuern, welche den von den genannten Schiffsrhedern angestellten (beschäftigten) Personen geschuldet werden.

c. Rechtssätze aus der Nord-Amerikanischen Rechtsprechung.

I.

Falls sich ergiebt, dass ein Zusammenstoss durch Nichtbefolgung einer Regel, des sog. Strassenrechtes herbeigeführt war, so kann der Eigenthümer desjenigen Schiffes, welches eine solche Regel übertrat, nur dann Ersatz des durch einen solchen Zusammenstoss dem Schiffe zugefügten Schadens erlangen, wenn er nachweist, dass die Umstände des Falles ein Abweichen von der Regel vernothwendigten.

II.

Die Verletzung eines Menschen oder einer Sache, welche aus der Nichtbefolgung einer der Regeln des sog. Strassenrechtes entstanden ist, soll als durch vorsätzliches Vergehen des derzeitigen Wachhabenden des Schiffes verursacht

angesehen werden, falls nicht erwiesen wird, dass die Umstände des Falles ein Abgehen von der Regel nöthig machten.

Zusammenstösse, welche durch Nichtbefolgung der Regeln des Strassenrechtes auf Seiten eines Schiffes verursacht sind, werden — die Entschuldigung für diese Nichterfüllung mag sein welche sie wolle — ebenso wie Zusammenstösse, an denen ein zur Schifffahrt nicht recht- und gesetzmässig verwendetes Schiff (z. B. ohne patentirten Schiffer, nicht registrirt, mit Contrebande) betheiligt ist, als durch Verschulden dieses Schiffes verursacht angesehen.

III.

Durch Zusammenstösse von zwei oder mehr Schiffen verursachte Verluste an Schiff, Fracht oder Frachtgut werden getragen, wie folgt:

1. Wenn eine Partei ausschliesslich schuld war, so muss sie ihren eigenen Verlust tragen und der anderen für jeden Verlust, welchen diese erlitten hat, Ersatz leisten.
2. Wenn keine Partei schuld war, so muss der Verlust von demjenigen getragen werden, welchen er getroffen hat.
3. Wenn beide Parteien schuld waren, so wird der Verlust gleichmässig getheilt.

 Nur in dem Falle, wo sich ergiebt, dass eine bedeutende Ungleichmässigkeit im Grade der Schuld bestand, soll der Verlust verhältnissmässig nach Billigkeit getheilt werden. Stellt sich heraus, dass beide Theile absichtlich gefehlt haben, so trägt jeder den Schaden, der ihn getroffen hat.
4. Wenn nicht festgestellt werden kann, auf wessen Seite die Schuld ist, so muss der Verlust gleichmässig getheilt werden.

IV.

Die im Sinne von III schuldige Partei ist der Eigenthümer des Schiffes, wenn Defekte an demselben oder seinem Zubehör oder die Führung desselben oder die Handlungen oder Unterlassungen der Besatzung zur Herbeiführung der Kollision beigetragen haben.

Desgleichen haften das Schiff und die verdiente Fracht, aber weder die Ladung noch deren Eigenthümer.

Satz III lässt die persönliche Haftung der Individuen der Besatzung des Schiffes für die Folgen ihrer eigenen Fehler unberührt.

V.

Der Führer eines Schiffes haftet dritten Personen in demselben Umfange*) wie der Eigenthümer des Schiffes für Handlungen der Nachlässigkeit der in seinem Schiffsdienste verwendeten Personen, mögen sie von ihm angestellt sein oder nicht.

VI.

Der Eigenthümer oder Führer eines Schiffes haftet nicht für Fahrlässigkeit eines Lootsen, zu dessen Annahme ihn das Gesetz zwingt. Wenn ihm aber die Wahl zwischen mehreren Lootsen, von welchen einige patentirt sind, freigestellt ist oder wenn er nur gehalten ist, Lootsengeld zu bezahlen, einerlei, ob er einen Lootsen verwendet oder nicht, so haftet er dritten Personen in der beschriebenen Weise.

*) d. h. er haftet trotz eigener Schuldlosigkeit.

VII.

Wenn ein Schiff dort, wo die Annahme eines Lootsen obligatorisch ist, sich unter Kommando eines Lootsen befindet, und wenn die Mannschaft ihre Pflicht und Schuldigkeit gethan hat, so haften der Eigenthümer und das Schiff nicht für den Zusammenstoss, falls derselbe durch den Lootsen verursacht ist.

d. Statuten der Vereinigten Staaten von Amerika, 2. Session des 52. Kongresses 1892—1893.

cap. 105.

Gesetz, betreffend Schifffahrt, Connossement und bestimmte mit der Beförderung von Gütern in Verbindung stehende Obliegenheiten, Pflichten und Rechte vom 13. Februar 1893.

Von den im Kongresse versammelten Senate und Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Amerika wird verordnet:

sect. 1.

Dem Korrespondentrheder, Vertreter, Schiffer oder Eigenthümer eines Waaren oder Güter von oder zwischen Häfen der Vereinigten Staaten und ausländischen Häfen transportirenden Schiffes soll es nicht erlaubt sein, in ein Connossement oder eine Verschiffungsurkunde eine Klausel, Vereinbarung oder Abrede aufzunehmen, wodurch das Schiff, er oder sie von der Haftung für den zu seinen oder ihren Lasten aus Nachlässigkeit, Schuld oder Fehler in der gehörigen Verladung, Stauung, Bewachung, Sorgfalt, oder in der gehörigen Ablieferung all und jeder gesetzmässigen Waaren oder Güter entstehenden Verlust oder Schaden befreit werden.

All und jede Worte oder Klauseln von dieser Bedeutung, die in Connossemente oder Verschiffungsquittungen aufgenommen sind, sollen null und nichtig und kraftlos sein.

sect. 2.

Einem Waaren oder Güter von oder zwischen Häfen der Vereinigten Staaten und ausländischen Häfen transportirenden Schiffe, seinem Eigenthümer, Schiffer, Vertreter oder Korrespondentrheder soll es nicht erlaubt sein, in ein Conossement oder eine Verschiffungsurkunde eine Vereinbarung oder Abrede aufzunehmen, wodurch die Pflichten des oder der Eigenthümer (Rheder) des genannten Schiffes, die schuldige Sorgfalt zu üben, das genannte Schiff gehörig zu besetzen, zu bemannen, zu verproviantiren und auszurüsten und das genannte Schiff seetüchtig zu machen und zur Vollendung der vorhabenden Reise in Stand zu setzen, oder wodurch die Pflichten des Schiffers, der Offiziere, Vertreter oder Bediensteten, die Ladung sorgsam zu behandeln und zu stauen und auf dieselbe zu achten und sie gehörig abzuliefern, in irgend einer Weise vermindert, geschwächt oder beseitigt werden.

sect. 3.

Wenn der Eigenthümer (Rheder) eines Waaren oder Güter nach oder von einem Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika transportirenden Schiffes die schuldige Sorgfalt übt, um das Schiff in jeder Hinsicht seetüchtig und gehörig bemannt, besetzt und versorgt zu machen, so sollen weder das Schiff, sein oder seine Eigenthümer, Vertreter oder Charterer (Afterverfrachter) für Schaden oder Verlust, welcher aus Fehlern (Verschulden) oder Irrthümern in der Schifffahrt oder in der Leitung des genannten Schiffes herrühren, haftpflichtig werden oder gelten,

noch sollen das Schiff, sein oder seine Eigenthümer (Rheder), Charterer (Unterverfrachter), Vertreter oder Schiffer für Verluste haften, welche durch die Gefahren der See oder anderer schiffbarer Gewässer, durch höhere Gewalt (acts of God) oder öffentliche Feinde oder innere Mängel, Eigenschaften oder Fehler der beförderten Sache oder durch Unzulänglichkeit der Verpackung oder durch Beschlagnahme im gesetzmässigen Rechtsstreit entstehen, sowie ferner nicht für Verlust, welcher aus einer Handlung oder Unterlassung des Verschiffers oder Ladungseigenthümers, seines Beauftragten oder Vertreters, oder aus der Rettung oder dem Versuche der Rettung von Menschenleben oder Gütern auf See, oder aus einer Deviation bei Leistung solcher Dienste entspringt.

sect. 4.

Es soll die Pflicht des oder der Eigenthümer (Rheder), Schiffer, oder Agenten (Vertreter) eines Waaren oder Güter von oder zwischen Häfen der Vereinigten Staaten und ausländischen Häfen transportirenden Schiffes sein, den Verschiffern gesetzmässiger Waaren ein Connossement oder eine Verschiffungsurkunde auszustellen, welches resp. welche unter Anderem die zur Identifizirung nöthigen Marken, die Zahl der Packen (Ballen, Stücke) oder die Menge — mit der Angabe, ob es das Gewicht des Frachtführers oder des Verschiffers ist — und die sichtbare Ordnung oder Beschaffenheit der dem Eigenthümer, Schiffer oder Vertreter des Schiffes behufs Transportes gelieferten und von ihm empfangenen Waaren oder Güter aufführt; und diese Urkunde soll bis zum Beweise des Gegentheils (prima facie) als Beweis des Empfanges der darin beschriebenen Waare gelten.

sect. 5.

Wegen einer Verletzung einer der Bestimmungen dieses Gesetzes soll der solcher Verletzung schuldige Vertreter, Eigenthümer oder Schiffer des Schiffes, sowie wenn er sich weigert, auf Verlangen das hier angeordnete Connossement auszustellen, für eine Geldbusse bis zu 2000 Dollar haften.

Der Betrag der Geldbusse und die Kosten solcher Verletzung sollen als Pfandrecht auf dem Schiffe ruhen, dessen Vertreter, Eigenthümer oder Schiffer jener Verletzung schuldig ist; und gegen das Schiff darf in jedem Bezirksgericht der Vereinigten Staaten, innerhalb dessen Jurisdiktion das Schiff angetroffen wird, die Klage eingereicht werden.

Die Hälfte dieser Strafe fällt der durch jene Verletzung geschädigten Partei zu und der Rest der Regierung der Vereinigten Staaten.

sect. 6.

Dieses Gesetz hat nicht den Sinn, dass es die Sektionen 4281, 4282 und 4283 der Revidirten Statuten der Vereinigten Staaten oder irgend ein anderes die Haftung von Schiffen, deren Eigenthümern oder Vertretern, beschränkendes (begrenzendes) Statut ändert oder aufhebt.

sect. 7.

Die Sektionen 1 und 4 dieses Gesetzes finden auf den Transport lebenden Viehes keine Anwendung.

sect. 8.

Dieses Gesetz soll am und nach dem 1. Juli 1893 in Kraft treten und sein.

40. Bürgerliches Gesetzbuch von St. Lucia von 1876, Theil 4.

Buch 2. cap. 5.

sect. 2229.

Jede Person, welche ein Schiff miethet, um die alleinige und ausschliessliche Leitung und Fahrt mit demselben zu haben, gilt als Eigenthümer vom Zeitpunkte der Miethe an mit den Rechten und Lasten eines Eigenthümers gegenüber Dritten.

Buch 3. cap. 5.

sect. 2270.

Wenn an einer Sache an Bord eines seefahrenden Schiffes Schaden oder Verlust ohne Schuld oder Mitwissen des Eigenthümers verursacht ist, so haftet er für Schäden nicht weiter als bis zum Belaufe des Werthes von Schiff und während der Reise verdienter oder zu verdienender Fracht;

jedoch mit der Maassgabe, dass dieser Werth nicht geringer als zu 15 Pfd. Sterl. per Registertonne angenommen werden soll, und dass der Eigenthümer für jeden Verlust und Schaden, der bei verschiedenen Gelegenheiten entsteht, in derselben Höhe haften soll, wie wenn kein anderer Verlust oder Schaden entstanden wäre.

sect. 2271.

Die im vorhergehenden Artikel erwähnte Fracht umfasst im Sinne jenes Artikels den Werth der Beförderung von Gütern, welche den Schiffseigenthümern gehören, die Passagegelder und den auf Grund eines Vertrages verdienten oder zu verdienenden Miethzins, ausgenommen allein denjenigen Miethzins im Falle einer Schiffszeitcharter, welcher vor Ablauf von 6 Monaten nach Verlust oder Schaden nicht fällig wird.

Buch 5. cap. 2.

sect. 2358.

Wenn ein Verlust durch Zusammenstossen in Folge eines zufälligen Ereignisses eintritt, ohne dass eine Partei in Schuld ist, so fällt er auf das beschädigte Schiff ohne Rückgriff gegen das andere.

sect. 2359.

Wenn der Zusammenstoss durch Schuld des Schiffers oder der Mannschaft eines der Schiffe verursacht ist, so haftet die schuldige Partei der anderen.

sect. 2360.

Wenn die Ursache des Zusammenstosses unbekannt ist, oder wenn es unmöglich ist, zu entscheiden, durch wessen Schuld er verursacht war, oder wenn beide Schiffe in Schuld sind, so werden die Schäden von beiden Schiffen zu gleichen Theilen getragen.

41. Japanisches Handelsgesetzbuch vom 1. Jan. 1897.

Buch II.

Vom Seehandel.

II. Titel.

Schiffseigenthümer.

Capitel 2.

Rechte und Pflichten der Schiffseigenthümer.

art. 906.

Der Eigenthümer haftet mit Schiff und Fracht für die Handlungen des Kapitäns und der Leute der Schiffsmannschaft in der Ausübung ihrer Dienstverrichtungen. Ist der Kapitän zugleich Eigenthümer oder Antheilseigner, so haftet er unbeschränkt, jedoch im letzteren Falle nur im Verhältniss seines Antheils, sofern ihn nicht wegen Verschuldens solidarische Haftung trifft.

III. Titel.

Schiffsgläubiger.

art. 913.

Für nachfolgende Forderungen haftet in der angegebenen Rangordnung das Schiff nebst Zubehör und der noch ausstehenden Fracht, auch im Besitze dritter Personen:

(3.—10. Kosten des Zwangsverkaufs u. w. d. a.; öffentliche Schiffahrtsabgaben; Hafenkosten, Lootsengeld, Schlepplohn; grosse Haverei-, Bergungs-, Hülfskosten (der letzten Reise); Heuerforderungen; Darlehen für Schiffsbedürfnisse der letzten Reise und Aufwendungen etc. für diesen Zweck; Schiffsverkaufs-, Bau-, Ausrüstungsgelder, Reparatur-, Proviantkosten; Darlehn zum Schiffsbau und Abschlagszahlungen auf den Kaufpreis des Schiffes vor dessen Uebergabe; Versicherungsprämien für die letzte Reise; Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Gütern und Effekten durch Schuld der Besatzung.)

11. Die Forderung wegen Entschädigung im Falle des Zusammenstossens von Schiffen oder anderen Verschuldens des Kapitäns oder der Schiffsleute.

(12., 13. Im Pfandregister eingetragene Forderungen, sonstige Forderungen gegen Schiffseigenthümer oder -Verkäufer.)

Mehrere Gläubiger einer Klasse sind, soweit nicht anderes ausdrücklich vorgeschrieben ist, in gleichem Verhältniss zu befriedigen.

VI. Titel.

Haverei.

art. 996.

Für den durch das Zusammenstossen von Schiffen, durch Explosion oder sonstwie herbeigeführten Schaden an Schiff und Ladung ist derjenige verantwortlich, welcher ihn verschuldet hat.

Ist das Unglück durch Zufall oder durch das Verschulden beider Theile entstanden, so trägt jeder Theil den ihm verursachten Schaden.

Ist jedoch das Verschulden auf beiden Seiten ungleich oder die Ursache des Unglücks nicht klar zu ermitteln, so findet eine Vertheilung des Schadens nach billigem Ermessen statt.

art. 999.

Die Klausel „frei von Haverei“ befreit die Versicherer von der Haftung für jede Haverei, ausgenommen wenn die Voraussetzungen des Abandons vorliegen.

In diesem Falle hat der Versicherte die Wahl zwischen Abandon und der Geltendmachung des Havereianspruchs.

VIII. Titel.
Versicherung.
Capitel 2.
Rechte und Pflichten des Versicherers und Versicherten.

art. 1014.

Der Versicherer trägt alle durch den Eintritt einer Seegefahr bewirkten Verluste und Schäden, insbesondere durch Steuern, Schiffbruch, Stranden, Eisgang, Zusammenstoss, durch Seewurf, Feuer, Explosion, Diebstahl, Plünderung, durch nothwendige Aenderung der Reise, der Route oder des Schiffes, durch die Unredlichkeit oder Fehler der Schiffsbesatzung, und andere, sofern nicht vertragsmässig eine Ausnahme gemacht ist.

art. 1015.

Der Versicherer trägt nicht die Kosten des Lootsens, Schleppens, — — — — — — — — — — — — — — — — — —
die Haftung des Schiffseigenthümers für die Handlung des Kapitäns und der Schiffsleute — — — — — — — — — — — — — —

Capitel 3.
Abandon.

art. 1020.

Der Abandon besteht in der Ueberlassung des versicherten Gegenstandes an den Versicherer gegen Zahlung der vollen Versicherungssumme.

Er kann erklärt werden:

1. wenn das Schiff untergegangen, gescheitert, verschollen oder für unbrauchbar amtlich erklärt ist;
2. wenn es weggenommen oder durch einen Akt der Staatsgewalt angehalten wurde;
3. wenn der Verlust oder die Beschädigung mehr als $^3/_4$ des Werthes beträgt.

Der Abandon kann weder theilweise noch bedingt geschehen und ist unwiderruflich.

IX. Titel.
Verjährung.

art. 1031.

Die Forderungen der Schiffsgläubiger und die Forderungen wegen Bodmerei, Haverei und Rettung (art. 997) verjähren, auch als persönliche Ansprüche gegen den Schiffseigenthümer, den Kapitän oder die Schiffsleute, in einem Jahre von dem

Tage an gerechnet, an welchem sie geltend gemacht werden können, die registrirten Pfandrechte (art. 913, 12) jedoch in drei Jahren von dem Datum der Eintragung.

art. 1032.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Ebenso erlischt der Anspruch wegen Haverei oder Rettung, wenn die Frachtgüter ohne Vorbehalt abgeliefert und die Fracht dafür in Empfang genommen wird.

Die Vorbehalte müssen, um gültig zu sein, binnen 24 Stunden nach dem Empfang oder der Ablieferung der Güter erhoben werden.

art. 1033.

Die Klage wegen Abandon verjährt in den in art. 1024 bezeichneten Fristen:

1021: Verschollenheitsfrist: 10 (Küstenfahrt 6) Monate seit der letzten Nachricht.

1024: Meldefrist: 3 Tage nach Kenntniss der zum Abandon berechtigenden Thatsachen.

Abandonfrist: 6 Monate.

Abtheilung II.

Die Darstellung.

§ 105.

Vorbemerkungen.

Die Haftung für Ersatz der Schäden aus Schiffskollisionen zeigt im Weltverkehr ein buntes, vielgestaltiges Bild. Es kommt eine beschränkt und eine unbeschränkt persönliche Haftung vor. Die Haftung ist verschieden im See- und im Flussverkehr. Sie ist verschieden als Haftung für eigenes und für fremdes Verschulden. Und die letztere ist verschieden, je nachdem der Thäter Allein- oder Mitschuldiger an der Schadensstiftung war.

Die Haftung der Gewerbtreibenden ist verschieden von derjenigen anderer Personen.

Selbst in den Fundamentalsätzen des Deliktsrechtes besteht keine Uebereinstimmung.

Der Rechtssatz, dass wer schuldvoll Schaden gethan hat, den ganzen Schaden bessern muss, ist kein allgemeiner Welt-Rechtssatz.

Der Rechtssatz, dass, wer keinen Schaden gethan hat, auch keinen Schaden bessern muss (casus), ist nicht ein allgemeiner Welt-Rechtssatz.

Der Rechtssatz, dass, wer selbst den Schaden mitverschuldete, keine Schadensbesserung beanspruchen kann, ist nicht ein allgemeiner Welt-Rechtssatz (culpae compensatio).

Es sollen in Folgendem nur die leitenden Grundsätze zusammengestellt und verglichen werden.

Das durch die Beherrschung des stärksten Seeverkehrs bedeutungsvollste Recht ist das englische. In zweiter Linie steht das deutsche Recht, erst in dritter folgt das französische.

Der Zahl der Gesetzgebungen nach, die ihm gefolgt sind, steht freilich das französische Recht an erster Stelle.

Die Siegeslaufbahn des französischen Handelsgesetzbuches erklärt sich nicht so sehr aus seinem Inhalt, als aus seiner Form und der politischen Suprematie des kaiserlichen Frankreich.

Der code de commerce ist chic, wie die Pariser Moden es sind. Er ist kurz und scheinbar klar im Wortlaut und übersichtlich in der Disposition. Er ist gefällig und gefällt daher durch seine spezifische Eleganz. Endlich ist seine Sprache eine Weltsprache.

Im Gegensatz hierzu könnte man als Motto üer das deutsche Handelsgesetzbuch die Worte setzen: „Schwer ist das Schöne." Es ist gründlich und gedankenreich, aber nicht ohne Schwerfälligkeit im Satzbau.

Anmerkung. Zum Nachfolgenden ist folgende Literatur noch nachzutragen:

D. L. Rietbergen, Practische Wenken ter voorkoming van aanzeilingen. 1867.
Gow, Marine insurance. 1895.
Danjon, Élements de droit commercial. 1893.
Thiébaut, De la résponsabilité des propriétaires de navires. 1894.
Tyser, The law relating to losses under a policy of marine insurance. 1894.
Marsden & Mansfield, A treatise on the law of collisions at sea. 3. edit. 1891.
T. M. C. Asser, Handelsregtelijke Aanteekeningen. 1868.
Mc Arthur, The contract of marine insurance, 2. edit. 1890.
Owen, Marine insurance, notes and clauses, 3. edit. 1890.
von Santvoord, Limitation of the liability of shipowners under the laws of the United States. 1887.
M. van Meenen et E. Picard, Fraité de l'abordage des navires sour l'empire des lois belges. Bruxelles 1885.
D. Buret, L'abordage maritime. Paris 1888.
H. Holman, A handybook for shipowners and masters. 3. edit. London 1892.
A. Saintyves, Notes sur la manière de manœuvrer dans les cas de rencontre à la mer de deux navires à vapeur. Paris 1892.
— — — Etude critique du projet de règlement pour prevenir les abordages ou collisions en mer (als Fortsetzung des vorhergehenden Werkes). Paris 1893.

Unterabtheilung I.

§ 106.

Die Haftung der Schiffsbesatzung.

Die Haftung des Schiffers und der Schiffsmannschaft ist grundsätzlich eine unbeschränkt persönliche. Eine Ausnahme macht die Haftung des sogen. Schiffseigners (Disponent) eines Binnengewässerfahrzeuges nach deutschem Recht, welcher zugleich Führer seines Schiffes ist. Denn dieser haftet nur im Falle eines durch bösliche Handlungsweise (dolus und dolus eventualis) herbeigeführten Kollisionsschadens unbeschränkt, dagegen für einen durch culpa im engeren Sinne verursachten Schaden nur mit Schiff und Fracht.

Die Haftung der Schiffsbesatzung ist für den Verletzten in der Regel die denkbar werthloseste, da die hierher gehörenden Personen durchgehends zur Klasse der Habenichtse rechnen. Das Gleiche gilt von der Haftung des Lootsen und der als Hülfeleistende (Berger im vulgären Sinne) im Dienste des Schiffes zeitweilig stehenden Personen.

Dies ist der Grund der Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Rhederhaftung.

Unterabtheilung II.

§ 107.

Die Haftung des Schiffsrheders.

Voraussetzungen, rechtliche Natur, Umfang und Arten.

Die Haftung des Rheders ist eine Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung und Lootsen etc. Die Haftung des Rheders besteht entweder einem Kontrahenten oder einem Dritten gegenüber.

Die erstere pflegt er durch die sogen. Nachlässigkeitsklausel auszuschliessen, welche besagt, dass der Rheder für Schäden durch Handlungen oder Unterlassungen des Schiffers, der Mannschaft, des Lootsen etc. in der Führung (Navigation) und Leitung (Management) des Schiffes nicht haften wolle.

Die letztere kann er selbstredend nicht alteriren.

I. Sie ist die spezifische Rhederhaftung aus Delikt, welche nach deutschem Rechte nur unter bestimmten Voraussetzungen eintritt.

1. Erste Voraussetzung ist die Unschuld des Rheders, denn er haftet für fremde Schuld ohne eigene Schuld.
2. Er haftet nur als Gewerbtreibender, nicht als blosser Eigenthümer eines Seeschiffes ohne die Absicht des Erwerbs durch das Schiff.
3. Er haftet auf Grund von Kollisionen nur, wenn sein Schiff mit einem anderen Schiffe zusammengestossen ist. Eine Schiffskollision liegt nicht vor bei Kollision seines Schiffes mit Pontons, Schiffspfählen, Eisbergen, Bojen, Flössen, Schwimmdocks, Sielpforten, Telegraphenkabeln, Tunneln, Brückenpfeilern, Torpedos etc. etc.
4. Er haftet nur für Verschulden des Schiffers etc. in Ausführung seiner Dienstverrichtungen.

 In diesen Worten liegt

 a) ein zeitliches Moment:

 Haftet der Rheder für Verschulden des Schiffers in Ausführung seiner Dienstverrichtungen, so haftet er natürlich nur für Handlungen des Schiffers während der Ausführung seiner Dienstverrichtungen, also nicht für Handlungen vor Beginn oder nach Beendigung seiner Dienstverrichtungen.

 b) ein kausales Moment:

 Dienstausführung ist Pflichterfüllung.

 Die Handlung muss möglicherweise dienstlich sein, muss dienstlich sein können. Der Erfolg braucht nicht dienstlich zu sein.

c) ein persönliches Moment:

Die Dienstverrichtungen des Schiffers müssen „seine", dürfen nicht fremde sein.

d) ein sachliches Moment:

„Im Dienst" ist der Gegensatz von „ausser Dienst" und letzteres ist die Negation einer Dienstverrichtung, nicht aber die Negation eines Dienstvertrages.

Wenn der art. 452, 3 des deutschen Reichshandelsgesetzbuches schlechthin vom „Verschulden" spricht, so ist aus art. 451 dazu zu ergänzen „in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen".

II. Die rechtliche Natur der Rhederhaftung ist charakterisirt dadurch, dass sie

1. eine Erweiterung der Haftpflicht auf bestimmte Personen, eine Haftung für fremde Delikte, d. h. für gewisse Zufallsarten ist;
2. eine Beschränkung der Haftpflicht auf spezifische Objekte (certae res): Schiff und Fracht ist, resp. nach ausländischen Rechten auf bestimmte Werthe (quota res) oder auf eine bestimmte Summe (Normalsatz);
3. in bestimmten Fällen eine getheilte Haftung ist.

Im Verhältniss zur Schifferhaftung ist sie

1. eine accessorische, denn sie entsteht erst durch und nicht ohne die Schifferhaftung;
2. eine selbstständige, denn sie besteht fort auch ohne die Schifferhaftung;
3. eine direkte, nicht eine subsidiäre, welche eine fruchtlose Vorausklage erfordert;
4. eine gesetzliche, nicht eine deliktische wie die des Schiffers;
5. eine beschränkte, nicht eine solche mit dem ganzen Vermögen schlechthin.

Ein Delikt ist für die Schifferhaftung causa (Rechtsgrund), für die Rhederhaftung conditio sine qua non (Thatbestandsmoment).

Einzelne ausländische Rechte statuiren freilich eine Rhederhaftung auch für Zufall, d. h. ohne Schuld des Schiffers.

Gründe für die

1. Erweiterung sind: die Gewinnziehung aus der Thätigkeit des Schiffers etc., die vorzugsweise Deckungsgelegenheit für den Verlag und die regelmässige Insolvenz des Thäters.
2. Beschränkung sind: die fremde Schuld und die unberechenbare Höhe der Schäden.
3. Theilung sind: die Beweisschwierigkeit bei getheilter Schuld.

Im Gegensatz zum deutschen Recht knüpft das englische die Haftung des Rheders nicht an seinen Gewerbebetrieb, sondern an die Thatsache des Eigenthums, durchbricht aber dieses Prinzip durch Anerkennung der Haftpflicht des sog. beneficial owner (eines blossen Nutzungsberechtigten).

Die unjuristische Ausdrucksweise: „Das Schiff haftet für Schäden durch das Schiff" will in den ersten Worten besagen, dass es nicht des Nachweises eines namentlich Schuldigen, eines schuldigen Individuums bedarf, um den Rheder haftbar zu machen, sondern dass es genügt, eine äussere Ordnungswidrigkeit, aus der der Schaden

erwuchs, zu beweisen, und besagt in den letzen Worten, dass eine im Dienste des Rheders stehende zu Schiffszwecken thätige Person (in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen) den Schaden zugefügt hat.

III. Die Rhederhaftung umfasst die Schäden an Sachgütern, besteht also gegenüber den Ladungsinteressenten wegen Schäden an der Ladung, den Interessenten am fremden Schiff wegen Schäden am Schiff und Verlust der Fracht, den Passagieren wegen Schäden an dem Reisegepäck, und begreift auch die vermögensrechtlichen Schäden im Personenstand (durch Tod und Verwundung und Krankheit), besteht also gegenüber den Passagieren. Dagegen ist sie beschränkt gegenüber den durch das Seeunfallversicherungsgesetz versicherten Seeleuten. Sie ist beschränkt auf Schäden durch Vorsatz, und zwar weiter noch auf Schäden nur durch solchen Vorsatz, welcher durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt ist, und ist in diesem Falle fernerhin beschränkt auf den Excedenten der Unfallsrente. Von diesen Beschränkungen profitiren übrigens ausser dem Rheder auch die Bevollmächtigten desselben, die Schiffsbesatzung und Lootsen, und zwar auch die des fremden Schiffes.

Im Vergleich zu dieser Haftung gegenüber den versicherten Seeleuten oder deren Hinterbliebenen ist die Haftung gegenüber der Seeberufsgenossenschaft erweitert. Hier genügt ein durch strafgerichtliches Urtheil festgestellte Fahrlässigkeit, um nicht nur für die verauslagte Unfallsrente, sondern an deren Stelle auch für den Kapitalswerth derselben haftbar zu machen.

Auch das englische Recht schliesst eine Haftung des Rheders gegenüber den Seeleuten und deren Hinterbliebenen für Tod und Verwundung aus, falls diese durch Schuld der Mitglieder der Schiffsmannschaft herbeigeführt sind.

IV. Eine gehäufte Rhederhaftung kann eintreten im Fall der Kollision mit einem Schleppzuge.

Man muss hier unterscheiden, ob die Leitung des Schleppzuges beim Führer des Schleppers oder des geschleppten Schiffes war. Letzteres ist im Seeverkehr, ersteres regelmässig im Binnenschifffahrtsverkehr der Fall.

Lag die Leitung im geschleppten Schiff, so ist der Rheder dieses bei gegebenen Voraussetzungen sowohl für die Kollision seines Schiffes wie für die des Schleppers Dritten gegenüber verantwortlich.

Der Schleppzug ist eine Einheit und der Schlepper stand im Dienste des geschleppten Schiffes, war dessen bewegende Kraft, sein Personal gehörte sozusagen zeitweilig zur Schiffsmannschaft des geschleppten Schiffes.

War die Leitung in den Händen des Führers des Schleppers, so ist in Allem das Umgekehrte der Fall, es sei denn, dass das oder eines der geschleppten Fahrzeuge ausschliesslich den Zusammenstoss verschuldete.

Im Verhältniss zwischen Schlepper und geschlepptem Schiff wird die in vielen Schlepptarifen sich findende Klausel wichtig, wonach für Havereien, welche die geschleppt werdenden Schiffe selbst erleiden oder verursachen, der Schlepper in keiner Weise haftet.

V. Die Arten der Beschränkung der Rhederhaftung sind im Weltverkehr verschieden.

Man begegnet der

1. Haftung nur mit dem Seegut, d. h. mit der Substanz von Schiff und Fracht.

Dieses Haftsystem ist das deutsche. Ihm haben sich angeschlossen Dänemark, Finnland, Norwegen, Portugal, Schweden und Japan.

Beschränkt ist nicht die Forderung (nomen), sondern die Schuld (debitum). Folglich ist auch die Kondemnation (nicht bloss die Exekution) beschränkt. Die unbeschränkte Forderung erlischt durch Erfüllung der beschränkten Schuld. War das Recht grösser als die Schuld, so ist damit die Kongruenz von Recht und Schuld scheinbar aufgehoben. Der Schuldner haftet zwar für die ganze Schuld, aber nur mit bestimmten Gegenständen (Sachen [Schiff] und Forderungen [Fracht], d. h. certa res und aes).

Wir haben hier den Fall einer inhaltlich unbeschränkten Forderung (obligatio) mit beschränktem Kondemnationsanspruch (actio).

Der Klageanspruch wegen des vollen Schadensersatzes kann daher auch nur auf Ersatz aus dem Haftgute lauten.

Wäre nicht lediglich die condemnatio (debitum), sondern die obligatio (nomen) beschränkt, so würde in jeder Geltendmachung des vollen, den Werth des Haftgutes übersteigenden Schadensersatzbetrages eine plus petitio liegen. Um diese zu vermeiden, müsste also jeder Ersatzklage eine Ermittelung der Höhe des Haftgutes vorhergehen.

Mit dem Untergange des Schiffes erlischt jede Haftpflicht.

2. Haftung mit dem Werthe von Schiff und Fracht.

Dieses Haftsystem ist das altenglische (1813—1854). Ihm haben sich angeschlossen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Spanien, Russland, Mexico und China.

Die Haftung ist eine Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber nur in Höhe des Werthes von Schiff und Fracht. Sie ist eine Uebertragung des römischen Peculiarprinzips (Haftung mit dem Patrimonium [ganzes Vermögen] peculio tenus) aus dem Vertrags- in das Deliktsrecht.

Sie ist eine Haftung dumtaxat de peculio, ein agere cum taxatiore. Nur Russland, Spanien und die Vereinigten Staaten gestatten unter dem Namen des Abandon eine echt römische cessio peculii, wodurch eine Annäherung an das deutsche System geschaffen wird.

Mit dem Untergange des Schiffes erlischt der Werthmaassstab und folglich die Haftung.

3. Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber mit dem Rechte des Abandons.

Dieses Haftsystem ist das französische. Ihm haben sich angeschlossen: Aegypten, Argentina, Belgien, Brasilien, Chile Colombia, Ecuador, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Monaco, Montenegro, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Rumänien, San Domingo, San Salvador, Türkei, Uruguay, Venezuela.

Abandon ist Schuldtilgung kraft Gesetzes in Form einer Naturalleistung (certa res) an Stelle von Geldzahlung (certa pecunia).

Die Leistung erfolgt durch Anweisung gewisser Gegenstände behufs Erlösbeschaffung und Deckung aus dem Erlöse, es liegt eine datio pro pecunia vor.

Der Zweck ist Schuldentilgung. Daraus folgt die Rechnungspflicht des Empfängers, weil ja nicht mehr als die Schuld zu leisten ist, und die Pflicht zur Herausgabe des Ueberschusses (hyperocha, Exedent, Rest) des Erlöses über den Schuldbetrag, weil ja die Naturalleistung pro pecunia ist.

Der Abandon ist Schuldentilgung kraft Gesetzes, weil er auch ohne den Willen des Gläubigers diese Wirkung hat. Er ist also nicht datio in solutum.

Das Abandonrecht ist eine facultas alternativa des Schuldners; Schiff und Fracht sind in solutione, aber nicht in obligatione.

Der Abandon besteht in der einseitigen Erklärung des Schuldners, statt mit dem ganzen Vermögen nur mit bestimmten (spezifischen) Vermögensbestandtheilen haften zu wollen.

Der Erwerb aus dem Abandon ist ein derivativ-constitutiver, nicht eine Succession in das Recht des Schuldners.

Denn aus dem Abandon erwächst nur ein Recht auf Versilberung und auf Behalten des Erlöses in Höhe der Schuld. Daher die Restitutionspflicht bezüglich der hyperocha.

Der Rechtserwerb aus Abandon hat ein bestehendes Recht zur Voraussetzung. Das Recht des Erwerbers ist abgeleitet von dem des Auctors. (Daher liegt ein derivativer Erwerb vor). Das Recht des Erwerbers ist beschränkter als das des Auctors. (Daher liegt ein constitutiver Erwerb vor). Denn es ist inhaltlich verschieden von dem des Auctors.

Bei der Succession überträgt dagegen der Auctor sein Recht ganz und voll auf einen Anderen und dann ist das Recht des Erwerbers, obgleich abgeleitet von dem des Auctors, seinem Inhalte nach mit dem Rechte des Auctors identisch.

Hiernach erhellt, dass nur der Eigenthümer (propriétaire-armateure) das Schiff abandonniren kann. Die Fracht dagegen kann auch der Ausrüster oder Besteder (fréteur-armateur, Charterer) abandonniren.

Die Klage wird nicht alternativ (aut-aut) gestellt auf Ersatz oder Abandon. Denn es haftet ja das ganze Vermögen. Aber das Urtheil lautet auf Ersatz oder Abandon. Die Form braucht jedoch nicht „aut-aut“ zu sein. Denn der Abandon ist eine facultas alternativa, ein Recht (keine Pflicht) des Condemnirten. Daher kann die Form sein: nisi dederit.

Der Abandon ist eben pro reo (in solutione), nicht pro actore (in obligatione).

In obligatione ist allein die litis aestimatio.

Das aut oder nisi des Urtheils ist ein Rechtsvorbehalt.

Denn der Abandon besteht kraft Gesetzes (ex lege tribuitur).

Im Abandonsystem ist also jede Verurtheilung eine bedingte.

Das Abandonsystem zeitigt einen Uebelstand.

Der Abandon erfolgt in praxi oft unter kluger Berechnung der Unrealisirbarkeit des wahren Schiffswerthes am Orte des Verkaufs (im Nothhafen, Reparaturhafen, im Ausland etc.). Ein Strohmann des Rheders kauft das Schiff zu unangemessen niedrigem Preise in der Licitation und der Rheder behält sein Schiff

für „ein Ei und Butterbrot", haftet also de facto mit weit weniger als dem Schiffswerthe (d. h. dem Schiffswerthe im Heimathshafen, am Markte).

Auch das untergegangene Schiff kann abandonnirt werden.

4. Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber in jedem Einzelfall (also zu wiederholten Malen) nur bis zu einer Maximalsumme.

Dieses System — man kann es das Normalsatzsystem nennen — ist das neuengliche. Es haben sich Grossbritannien als dem Mutterlande angeschlossen: Unter-Canada und. St. Lucia.

Die Haftung ist eine Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber sie ist beschränkt auf einen Maximalbetrag (certa pecunia), welcher sich bestimmt durch die Tonnenzahl des Schiffes.

Der Bruttotonnengehalt des Dampfschiffes und der Register-(Netto-)Tonnengehalt des Segelschiffes ist der Multiplikandus.

Der Multiplikator ist bei Schäden in Folge von Tod oder Verwundung allein oder in Verbindung mit Schäden an Schiff oder Ladung 15 Pfd. Sterl., bei Schäden an Schiff oder Ladung mit oder ohne Verbindung von Tod oder Verwundung 8 Pfd. Sterl. Das Produkt ist die Grenze der Haftpflicht.

Die Haftpflicht tritt mit jedem neuen Unfall von Neuem ein, so dass am Ende einer Reise, auf der zwei Kollisionen stattfanden, eine Haftpflicht in doppelter Höhe entsteht.

Das Gesetz von St. Lucia kennt nur 15 Pfd. Sterl. (nicht 8 Pfd. Sterl.) als Multiplikator, und enthält sonach eine höhere Haftpflichtgrenze als die Rechte von Unter-Canada und Grossbritannien.

Die englischen Rheder haben es verstanden, auf einem Umwege ihre Haftpflicht weiter zu beschränken und sie derjenigen der kontinentalen Rechte im praktischen Endresultate ähnlich zu gestalten. Sie haben für jedes einzelne Schiff eine Aktiengesellschaft gegründet. Da der Werth der volleingezahlten shares lediglich im Schiffe steckt, so können die Aktionäre nie mehr als den Werth ihrer Aktien verlieren und alle Regressansprüche Dritter werden mit dem Untergange des Schiffes illusorisch. Die persönliche Haftung in Höhe von 8—15 Pfd. Sterl. per Tonne ist dadurch aus der Welt geschafft

Uebrigens bedeutet das Normalsatzsystem, trotzdem dass für Segler nur die Registertonne als Multiplikandus dient, eine Bevorzugung der Dampfer gegenüber den Seglern und weiter innerhalb des Kreises der Dampfer eine Bevorzugung der grossen sog. transatlantischen vor den kleineren Schiffen oder, was dasselbe ist, eine Bevorzugung des Grosskapitals vor dem Kleinkapital, da die sog. regular liner sich auf 20—30 Pfd. Sterl. per Ton stellen, während die sog. ocean tramps 6—12 Pfd. Sterl. per Ton kosten und Segler nicht mehr als 4—5 Pfd. Sterl. per Ton repräsentiren. Diese Haftung besteht auch nach Untergang des Schiffes fort.

§ 108.

Die sechs Prinzipe.

Das römische Recht stellt

1. bei einseitiger Schuld des Beschädigten das Schadenverneinungsprinzip auf;
2. bei einseitiger Schuld des Beschädigers das Schadensersatzprinzip auf;

3. bei beiderseitiger Schuld das Schuldaufrechnungsprinzip auf;
4. bei Zufall das Schuldverneinungsprinzip auf.

Die heutigen Rechte im Weltverkehr stellen neben das dritte Prinzip noch das Schadentheilungs- und Schuldabstufungsprinzip und neben das vierte noch das Schadentheilungsprinzip.

Ein Zusammenstoss von Schiffen findet statt:

A. Durch menschliches Verschulden, und zwar

1. durch einseitige Schuld des Beschädigten: Dann kann dieser von Niemandem Ersatz seines Schadens fordern. Er hat daher im Rechtssinn überall keinen Schaden erlitten. Das ist das Schadenverneinungsprinzip, welches allgemeine Geltung im Weltverkehr hat;
2. durch einseitige Schuld des Beschädigers: Dann kann der Beschädigte vom Beschädiger Ersatz seines Schadens fordern. Das ist das Schadensersatzprinzip, welches allgemeine Geltung im Weltverkehr hat;
3. durch beiderseitige Schuld: Für diesen Fall kennt der Weltverkehr zwei entgegengesetzte Prinzipe:

a) Das Schuldausgleichungsprinzip: Dasselbe geht davon aus, dass Schuld auf der einen und Schuld auf der anderen Seite sich mehr oder weniger die Waage halten, einander aufwiegen, sich gegenseitig aufheben.

Das findet in zweifacher Weise statt, und man kann daher weiter sprechen von dem

α) Schuldaufrechnungsprinzip: Nach diesem hebt gleichartige Schuld die gleichartige Schuld, also dolus den dolus, culpa (lata und levis) die culpa, dagegen hebt culpa in engerem Sinne nicht den dolus. Dieses Prinzip herrscht in Deutschland, Argentina, Chile, China, Colombia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Italien, Mexico, Niederlande, Paraguay, Rumänien, Russland, San Salvador, Spanien, Uruguay, Venezuela. Man kann dieses Prinzip in Anlehnung an seinen eingebürgerten Sprachgebrauch auch das Compensationsprinzip nennen. Es haftet keiner der beiden Schuldigen dem andern.

β) und von dem Schuldabstufungsprinzip: Dieses will innerhalb der gleichartigen Schuld, nämlich der culpa im engeren Sinne, die Grade scheiden und beiderseitige gleichgradige Schuld, also culpa lata mit culpa lata, culpa levis mit culpa levis, sich heben lassen. Es ist ein Gradationsprinzip. Wir begegnen ihm in Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Norwegen, Portugal, Schweden, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika, Griechenland, Haiti, Monaco, Montenegro, Oesterreich-Ungarn, San Domingo.

Es haften beide Schuldigen einander pro modo culpae. So viel Schuld, so viel Schaden.

b) Das Schadentheilungsprinzip, das sog. Repartitionsprinzip: Es greift nur Platz bei beiderseitiger culpa im engeren Sinne und nur bei Schiffsschäden, und besteht in der Theilung der Schiffsschäden als des Resultates beider Verschuldungen. Diese Theilung ist entweder

α) eine arithmetische, in gleiche Hälften, in capita. So in Grossbritannien, Unter-Canada, St. Lucia.

β) oder eine geometrische, eine Proportionaltheilung nach Maassgabe der Werthe der Schiffe, pro rata valoris. So in Belgien, Aegypten, Türkei.

B. ohne menschliches Verschulden, sei es, dass

1. Zufall vorliegt.

Hier gelten im Weltverkehr zwei sich widersprechende Prinzipe

a) das Schuldverneinungsprinzip: Denn Zufall ist die Negation der Schuld. Daher haftet Niemand für Zufall. Diesen Grundsatz stellen sämmtliche Rechte auf, welche sich nicht bekennen zum

b) Schadentheilungsprinzip, dem nur die Niederlande und Ecuador in stark modifizirter Weise für einen Einzelfall huldigen. Es soll nämlich bei Kollision zwischen einem Schiffe in Fahrt und einem vor Anker liegenden Schiffe die Hälfte des Schadens lediglich des letzteren von der ansegelnden Partei ersetzt und die Schadensersatzsumme auf Seiten dieser Partei nach Art der grossen Haverei (pro rata valoris) auf Schiff und Ladung vertheilt werden.

2. oder Beweismangel vorliegt.

Auch hier scheidet sich die Masse der Gesetzgebungen in zwei Lager. Die eine Masse hält fest am

a) Schuldverneinungsprinzip: Deutschland, Belgien, Brasilien, China, Costa Rica, Dänemark, Finland, Grossbritannien, Italien, Mexiko, Norwegen, Peru, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien.

b) Die andere Masse folgt hinsichtlich der Schiffsschäden dem Schadenvertheilungsprinzip und zwar

α) der geometrischen Theilung pro rata valoris: Aegypten, Argentina, Paraguay, Russland, Türkei, Uruguay;

β) der arithmetischen Theilung in zwei gleiche Hälften: Chile, Colombia, Ecuador, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Monaco, Montenegro, Oesterreich-Ungarn, San Domingo, San Salvador, St. Lucia, Unter-Canada, Venezuela, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

γ) In eigenartiger Weise lässt das niederländische Recht den Gesammtschaden auf Schiffe und Ladungen nach der Art der grossen Haverei (pro rata valoris) vertheilen.

Diese Rechte sprechen nach dem Vorbild des französischen Rechts hier von einem „Zweifel in der Ursache“ der Kollision.

Sie meinen damit lediglich den Mangel eines hinreichenden Schuldbeweises.

Unterabtheilung III.

Die Haftung des Versicherers.

§ 109.

Wortlaut der Policenklauseln.

I. Die deutschen Policen.

1. Allgemeine Seeversicherungsbedingungen von 1867, sogen. Hamburger Plan (Ausgabe von 1891).

Abschnitt IV.
Umfang der Gefahr.

Unterabschnitt 1.
Allgemeine Begrenzung.

§ 69.

Wenn nicht ein Anderes vereinbart worden ist, so gilt die Versicherung gegen alle Gefahr und der Versicherer trägt demzufolge alle Gefahren, welchen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, soweit nicht durch die nachfolgenden Bestimmungen ein Anderes bestimmt ist.

Er trägt insbesondere:

6. die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht;
7. die Gefahr des Zusammenstosses von Schiffen und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte in Folge des Zusammenstosses unmittelbar oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, dass er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat (s. § 92, al. 4).

Zusatz für Casco-Zeit- sowie Casco-Reise-, Fracht- etc. Versicherung.

Für Schaden, welchen das Schiff bei der Verwendung zum Leichtern und Bugsiren anderer Schiffe oder zur Nothhülfeleistung erleidet, wird nur insoweit Ersatz geleistet, als der Versicherte nicht etwa durch den erhaltenen Leichter-, Bugsir- oder Hülfs-Lohn Ersatz desselben empfangen hat.

Der Schaden, welchen der Versicherte mittelbar dadurch erleidet, dass er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat (§ 69, 7), wird verhältnissmässig über Schiff und Fracht vertheilt, auch wenn letztere ganz oder theilweise vorausbezahlt ist.

§ 70.

Dem Versicherer fallen die nachstehend bezeichneten Schäden nicht zur Last

1. bei der Versicherung von Schiff oder Fracht:

— — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — —

Der Schaden, welcher ausser dem Falle des Zusammenstosse, von Schiffen daraus entsteht, dass der Rheder für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten Schaden haften muss (HGB. art. 451, 452).

Unterabschnitt 4.

Inwiefern der Versicherer über die gezeichnete Summe hinaus haftet, und unter welchen Umständen er sich durch deren Zahlung frei machen kann.

§ 92.

Der Versicherer haftet für den Schaden nur bis auf Höhe der Versicherungssumme. — Er hat jedoch die für die Rettung des versicherten Gegenstandes, für die Abwendung grösserer Nachtheile oder für die Ermittelung und Feststellung des Schadens verausgabten Kosten (§ 48, 3; § 69) vollständig zu erstatten, wenngleich die hiernach im Ganzen zu zahlende Vergütung die Versicherungssumme übersteigt.

Sind in Folge eines Unfalls solche Kosten bereits aufgewendet (z. B. Loskaufs- oder Reklamekosten verausgabt), oder sind zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der durch den Unfall beschädigten Sache bereits Verwendungen geschehen (z. B. zu einem solchen Zwecke Havereigelder verausgabt), oder sind von den Versicherten Beiträge zur grossen Haverei bereits entrichtet, oder ist eine persönliche Verpflichtung des Versicherten zur Entrichtung solcher Beiträge bereits entstanden, und ereignet sich später ein neuer Unfall: so haftet der Versicherer für den durch den späteren Unfall entstehenden Schaden bis auf Höhe der ganzen Versicherungssumme ohne Rücksicht auf die ihm zur Last fallenden früheren Aufwendungen und Beiträge.

Die Bestimmungen des zweiten und dritten Absatzes dieses Paragraphen finden dann keine Anwendung, sondern der Versicherer haftet nur bis auf Höhe der Versicherungssumme, wenn der Schaden des Versicherten ganz oder theilweise durch einen Schiffszusammenstoss verursacht worden ist und in Folge des Umstandes die Grösse der Versicherungssumme übersteigt, dass der Versicherte wegen des Zusammenstosses einem Dritten Schadensersatz leisten muss (§ 69, 7).

Unterabschnitt 6.

Beschränkende Bedingungen und Klauseln.

§ 103.

Wenn der Vertrag mit der Klausel „frei von Beschädigung“ abgeschlossen ist, so haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, welcher aus einer Beschädigung entstanden ist, ohne Unterschied, ob derselbe in einer Werthsverringerung oder in einem gänzlichen oder theilweisen Verlust und insbesondere darin besteht, dass die versicherten Güter gänzlich verdorben und in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört den Bestimmungshafen erreichen oder während der Reise wegen Beschädigung und drohenden Verderbs verkauft worden sind. Eine entsprechende Wirkung hat die Klausel „frei von Bruch.“

Für jeden Schaden, welcher nicht aus einer Beschädigung resp. durch Bruch entstanden ist, haftet der Versicherer in derselben Weise, als wenn der Vertrag ohne die Klausel abgeschlossen wäre. Jedenfalls haftet er für die im § 84, 1 u. 2 (Beiträge zur grossen Haverei, Aufopferung bei Rhedergut und Ballast) um im § 69 (Schadensfeststellungs-, Verklarung- und Dispachekosten) erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten, für die im § 84, 3 (Rettungskosten) erwähnten Kosten aber nur dann, wenn sie zur Abwendung eines ihm zur Last fallenden Verlustes verausgabt sind.

§ 104.

Wird der Klausel „frei von Beschädigung (von Bruch)" der Zusatz hinzugefügt: „ausser im Strandungsfall", so haftet der Versicherer für jede 3 Prozent übersteigende (§ 97) Beschädigung (Bruch), wenn das Schiff oder das Leichterfahrzeug, worin die versicherten Güter sich befinden, gestrandet ist.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Hat eine Strandung oder ein dieser gleichzuachtender Seeunfall sich ereignet, so haftet der Versicherer für jede 3 Prozent übersteigende Beschädigung, welche in Folge eines solchen Seeunfalls entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Beschädigung. Es wird bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet, dass eine Beschädigung, welche möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalls sein kann, in Folge dessen entstanden ist. Dieses findet in entsprechender Weise statt bei der Klausel „frei von Bruch ausser im Strandungsfall". — — — —

Zusatz: Dem „Strandungsfalle" sind, selbstverständlich unter Festhaltung der bezüglichen sonstigen Bestimmungen des § 104 gleichzustellen: Kollision (An- oder Uebersegelung), Stossen (auf Grund oder gegen ein anderes Schiff, einen Quai, Pier, eine Brücke, oder gegen einen anderen festen oder im Wasser treibenden Gegenstand) und Beschädigung des Schiffes durch Eis.

§ 106.

Bei flüssigen Waaren — zu welchen auch Honig, Melasse, Syrup, Palmöl und Theer gerechnet werden — ersetzt der Versicherer die gewöhnliche Leckage, abgesehen von etwaigen Fällen des Verkaufs in Nothhafen, niemals, die aussergewöhnliche nur in dem Fall, wenn das Schiff durch Stossen oder stattgefundene An- oder Uebersegelung eine heftige Erschütterung erfahren hat. — — — — — — —

Beschädigung an flüssigen Waaren wird nur ersetzt, wenn eine derjenigen im ersten Absatz aufgeführten thatsächlichen Voraussetzungen vorliegt, welche den Versicherer zum Ersatz für aussergewöhnliche Leckage verpflichten.

Sind flüssige Waaren in Flaschen, Gläsern, Krügen oder Gefässen ähnlicher Art verschifft, so gilt die vorstehende Bestimmung auch von jeglicher Verletzung, welche den Etiquetten, Kapseln, Körben oder dergleichen zugefügt ist.

Flüssige Waaren in zerbrechlichen Gefässen gelten als „frei von Bruch ausser im Strandungsfall" versichert.

2. Versicherungsbedingungen der Bremischen Seeversicherungsgesellschaften, revidirt 1875.

§ 16.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Der Strandung sind gleich zu achten: — — — — — — — — — —
Schaden am Schiffe durch Eis oder Kollision, wenn derselbe so bedeutend ist, dass sich die Beschädigung der Güter daraus erklären lässt.

Hat eine Strandung oder ein dieser gleichzuachtender anderer Unfall sich ereignet, so haftet der Versicherer für jede die in § 15 angeführten 10 Prozent erreichende Beschädigung, welche in Folge eines solchen Seeunfalls entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Entschädignng.

Es wird bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet, dass eine Beschädigung, welche möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalls gewesen sein kann, in Folge desselben entstanden ist.

§ 19.

Flüssige Waaren unter einer allgemeinen oder besonderen Benennung sind nur in dem nachstehend sub A. benannten Fällen für Leckage oder Bruch versichert und zwar unter den folgenden sub B. bestimmten Abzügen für gewöhnliche Leckage.

A. Fälle, die Anspruch auf Vergütung für Leckage oder Bruch begründen:

3. im Strandungsfalle mit Beziehung auf § 16;
4. wenn das Schiff gestossen, d. h. mit Heftigkeit einen festen oder harten Gegenstand berührt hat, ohne darauf sitzen zu bleiben, oder auch, wenn dasselbe durch Ansegeln eine heftige Erschütterung erlitten hat.

B. Abzug für gewöhnliche Leckage:

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die Vergütung eines Mehreren tritt aber nur dann ein, wenn die gefundene Leckage einer jeden Taxe (Serie) diese als gewöhnlich angenommene Leckage um 3 Prozent übersteigt.

An Flüssigkeiten aller Art in Flaschen und Krügen werden, wenn Defekte in obigen Fällen zur Vergütung kommen, die ersten 5 Prozent der Taxe (Serie) abgezogen und nur ein Mehreres wird vergütet.

§ 23.

Wenn eine Versicherung unter der Bedingung: „frei von Beschädigung" ohne weiteren Vorbehalt und Ausnahme geschlossen ist, so ersetzt der Versicherer im Beschädigungsfalle weder die dadurch entstandene Verminderung des Werthes, noch irgend eine Verminderung des versicherten Gegenstandes selbst, es sei im Gewicht, in dem Maasse oder in sonstiger Hinsicht.

3. Deutsche Binnenlands- (sog. Rheinische) Police, Oesterreich-Ungarische (ausgenommen Triest), Schweizer Police.

art. 1.

Der Versicherer nimmt zu seinen Lasten allen Schaden, der — — — — durch die unter dem Namen Baratterie bekannten Unredlichkeiten oder Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung verursacht wird — — — — — — — — —

art. 2.

— —

Rhedern, Schiffsvermiethern und ihren Bevollmächtigten gegenüber haftet der Versicherer für den durch Unredlichkeit oder Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung verursachten Schaden in dem Falle nicht, wenn der Führer des Schiffes von ihnen gewählt worden ist.

art. 13.

— —

Unter allen Umständen bildet die bei dem Versicherer versicherte Summe die Grenze der Gesammt-Ersatzpflicht des Versicherers, so dass selbiger für einen höheren Betrag niemals in Anspruch genommen werden kann.

art. 24.

Für folgende Güter gilt die Versicherung nur frei von Beschädigung resp. Bruch ausser im Strandungsfall — — — — — — — — — — — — — — —

Im Falle einer Strandung nämlich werden in Ansehung aller dieser Gegenstände die materiellen Beschädigungen und Verluste ebenfalls vom Versicherer ersetzt, wenn diese Beschädigungen und Verluste Folge der Strandung sind und ohne Rücksicht auf irgend welche Unkosten nachstehende Prozentsätze des Versicherungswerthes übersteigen:

5, 3, 50 Prozent = Antwerpen — — — — — — — — — — — —

— —

Der Strandung werden folgende Seeunfälle gleichgeachtet: — — — — — —

jeder Seeunfall, wodurch das Schiff reparaturunfähig geworden ist oder wodurch eine Entlöschung desselben unter fremder Hülfe in Folge gezwungenen Aufenthaltes stattfindet.

II. Die ausländischen Policen.

1. Die holländischen Policen.

a) Rotterdamer (Januar 1882/91) Börsen-Versicherungsbedingungen.

Bestimmungen in Bezug auf Ersatz von Schaden, welcher durch die Verantwortlichkeit des Versicherten Dritten gegenüber in Folge von Uebersegeln, Anfahren oder Antreiben entstanden ist.

1. (Feststellung vom Januar 1891.) Bei Versicherung von Casco und Bruttofracht ohne Ausschluss der Gefahr der besonderen Haverei bezahlt der Versicherer $^3/_4$ der Vergütung für direkten Schaden an Schiff und Ladung (mit Einschluss von Zinsen und Kosten), welche der Versicherte kraft richterlicher Entscheidung in höchster Instanz oder in Folge eines unter Zustimmung des Versicherers eingegangenen Vergleichs an Dritte wegen Uebersegelns, Anfahrens oder Antreibens zwischen dem versicherten Schiffe und demjenigen, für welches oder für dessen Ladung die Vergütung bezahlt werden muss, zu leisten verpflichtet ist.

 Der Versicherer bezahlt keinen anderen von dem Versicherten wegen Anfahrens an Dritte zu vergütenden Schaden.

 Wenn diese $^3/_4$ mehr betragen als $^3/_4$ der in die Police aufgenommenen Taxe des Casco und der Bruttofracht, so bleibt die von dem Versicherer zu leistende Vergütung auf diese $^3/_4$ der Taxe beschränkt, und zwar ohne dass durch Anwendung dieser Bestimmung der Gesammtbetrag der vom Versicherer zu leistenden Vergütung jemals mehr als die gezeichnete Summe betragen kann.

 Bei Versicherung eines Theiles des Casco findet auch die kraft dieser Bestimmung zu leistende Vergütung des art. 253 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches Anwendung.

2. Der Versicherte ist verpflichtet, insoweit Zeit und Entfernung dies zulassen, bevor er sich wegen Uebersegelns, Anfahrens oder Antreibens vor Gericht vertheidigt, mit dem Versicherer zu berathschlagen, ihm Gelegenheit zu geben, wenn der Versicherer dies wünschen sollte, den Prozess im Namen des Versicherten selber zu führen, und ihm in diesem Falle alle

Auskünfte und Beweismittel zu verschaffen, die hierzu nöthig oder nützlich erachtet werden.

Dadurch, dass der Versicherer von der hier beschriebenen Befugniss Gebrauch macht, verliert er nicht sein Recht, sich später auf die hierunter sub 4 getroffene Bestimmung zu berufen.

3. Der Versicherte muss für den durch die Bestimmung sub 1 nicht gedeckten Theil der wegen Uebersegelns, Anfahrens oder Antreibens zu leistenden Schadensvergütung den Risiko selber laufen. Wenn er dieser Vorschrift zuwider für diesen Risiko Versicherung genommen hat, so geht er jeden Anspruches auf die sub 1 ihm zuerkannte Vergütung verlustig.
4. Wenn die Ursache des Uebersegelns, Anfahrens oder Antreibens eine solche ist, wofür der Versicherer kein Risiko läuft (wie z. B. Betrügerei des Schiffers, innere Fehler des versicherten Schiffes u. s. w.), so steht ungeachtet der sub 1 getroffenen Bestimmung dem Versicherten keine Vergütung zu.
5. Falls bei Anwendung von Art. 538 Abs. 2 oder Art. 540 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches oder von gleichartigen Bestimmungen ausländischer Gesetze Dritten gegenüber in Folge einer der dort genannten Ursachen eine Schadenvergütung zu leisten ist, welche über Schiff und Ladung vertheilt wird: so wird dieser Betrag als grosse Haverei zu Lasten der Versicherer von Schiff und Ladung gebracht, insoweit dieselben nicht von der Vergütung einer grossen Haverei frei sind.
6. Die Franchise von 3 Prozent gilt auch bei Vergütung von Schaden, welcher durch die Haftbarkeit des Versicherten Dritten gegenüber entstanden ist.
7. Mit Ausnahme der vorstehend erwähnten Fälle von Uebersegeln, Anfahren oder Antreiben ist der Versicherer des Casco oder der Frachtgelder nicht zum Ersatze eines Schadens verpflichtet, welcher aus einer Verantwortlichkeit des Versicherten Dritten gegenüber für Versäumniss oder unrechtmässige Handlungen des Schiffers oder der Schiffsmannschaft entstanden ist.
8. Bei Versicherungen auf Casco oder Frachtgelder, ganz oder theilweise gegen Totalverlust, ist der Versicherer nicht zur Vergütung irgend eines Schadens oder einer Haverei, welche aus den in den vorigen Artikeln genannten Ursachen entstanden sind, verpflichtet, es sei denn, dass der Schaden die auf Casco, behaltene Fahrt und Frachtgelder zusammen versicherten Summen erreicht oder übersteigt und die Ankunft des versicherten Schiffes unmöglich gemacht ist.

Bedingung: Frei von Beschädigtsein ausser im Falle von Schiffbruch, Feuer, Strandung oder Zusammenstoss.

Bei Versicherungen, welche mit der Klausel „frei von Beschädigtsein“ geschlossen sind, hat der Versicherer den entstandenen Schaden nur dann zu vergüten, wenn das Schiff Schiffbruch erlitten hat, Schiff und Ladung oder die Ladung allein in Brand gerathen sind oder wenn eine Strandung oder ein Zusammenstoss stattgefunden hat, vorausgesetzt, dass die Schäden 3 Prozent oder mehr betragen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Um den durch Feuer, Stranden oder Zusammenstoss den Gütern zugefügten Schaden einfordern zu können, muss bei einem Brandschaden die Art und der Um-

fang des Unglücks den Schaden an den Gütern ausweisen, und im Falle von Strandung oder Zusammenstoss der Rumpf des Schiffes so bedeutenden Schaden erlitten haben, dass ohne jeden Zweifel daraus das Beschädigtsein verursacht ist.

b) Amsterdamer (1881) Börsen-Versicherungsbedingungen.

Bestimmungen etc. (wie Rotterdam).

1. Bei Versicherung von Casco ohne Ausschluss der Gefahr der besonderen Haverei bezahlt der Versicherer $^3/_4$ des Betrages der Schadensvergütung (mit Einschluss von Zinsen und Kosten), welche der Versicherte kraft richterlicher Entscheidung in höchster Instanz oder in Folge eines unter Zustimmung des Versicherers eingegangenen Vergleichs an den Eigenthümer eines anderen Schiffes wegen Uebersegelns, Ansegelns, Anfahrens oder Antreibens bezahlen muss, was indessen dahin zu verstehen ist, dass, sofern diese $^3/_4$ mehr ausmachen als $^3/_4$ der Policentaxe des Casco, die von dem Versicherer zu leistende Vergütung auf diese $^3/_4$ der Policentaxe beschränkt bleibt, und ohne dass durch Anwendung dieser Bestimmung der Gesammtbetrag der von dem Versicherer zu leistenden Vergütung jemals mehr als die Versicherungssumme betragen kann.

 Bei Versicherung eines Theiles des Casco ist für die kraft dieser Bestimmung zu zahlende Vergütung der art. 252 Absatz 2 des Handelsgesetzbuches maassgebend.

2. u. 3. (wie Rotterdam, mit dem Zusatz: „Ansegelns“ nach dem Worte: „Uebersegelns“).

4. Wenn das Uebersegeln, Ansegeln, Anfahren oder Antreiben durch Uebertretung der gesetzlichen Verordnung betreffend Führung von Signallichtern auf Seiten des versicherten Schiffes verursacht ist; wenn die Ursache des Unfalls eine solche ist, wofür der Versicherer kein Risiko läuft (wie z. B. Betrügereien des Schiffers, innere Fehler des versicherten Schiffes etc.); oder wenn der Unfall zu einer Zeit stattgefunden hat, zu welcher der Versicherer kein Risiko lief (wie z. B. nach unerlaubter Deviation): so steht ungeachtet der sub 1 getroffenen Bestimmung dem Versicherten keine Vergütung zu.

5. (wie Rotterdam).

6. Mit Ausnahme der vorstehend erwähnten Fälle von Uebersegeln, Ansegeln, Anfahren oder Antreiben ist der Versicherer des Casco nicht zum Ersatze (wie Rotterdam sub 7).

2. Revidirte allgemeine Norwegische Versicherungsbedingungen vom September 1894.

Cap. III.

Pflichten des Versicherers.

§ 42.

Haftung des Versicherers im Allgemeinen.

Der Versicherer haftet für alle Unfälle, welche den versicherten Gegenstand während der Dauer der Versicherung treffen, in der Weise und mit den Ein-

schränkungen, welche in diesem Plane oder in der Police festgesetzt sind. Insbesondere haftet er für alle Gefahren, welche entstehen:

5. durch Unredlichkeit oder Verschulden seitens des Schiffers oder der Mannschaft, insoweit für den versicherten Gegenstand ein Schaden daraus entstanden ist;
6. durch Zusammenstoss mit Schiffen oder anderen schwimmenden oder festen Gegenständen, ohne Unterschied, ob der versicherte Gegenstand den Schaden als eine unmittelbare Folge der Kollision erleidet, oder nur mittelbar dadurch, dass der Versicherte den einer dritten Person zugefügten Schaden zu ersetzen hat (§ 48, al. 1).

§ 43.

Wofür der Versicherer nicht haftet.

Andererseits haftet der Versicherer nicht:

1. für irgend einen Schaden, der aus einem Verschulden des Versicherten entsteht, es sei denn, dass er dem versicherten Gegenstande zum Zwecke der Rettung des Schiffes und der Ladung aus einer Gefahr, für welche der Versicherer haftet, zugefügt ist.

 Wenn der Schiffer selber Rheder ist, so verliert er sein Recht auf Ersatz eines durch einen Fehler im Manövriren oder Navigiren des Schiffes entstandenen Schadens doch nicht, wenn er nur nach besten Kräften (*Einsicht*) gehandelt und sich keiner groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat.
2. bei der Versicherung für des Rheders Rechnung für Schäden, welche entstehen —

 c) aus einer durch Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft, für welche Schiff und Fracht verantwortlich sind, einer dritten Person gegenüber erwachsenen Haftpflicht, jedoch mit Ausnahme von Kollisionen (§ 42, 6).

 Wenn der Schiffer es, ausser in Nothfällen, unterlässt, in Gewässern oder auf Fahrten, wo man gewöhnlich von Lootsendiensten Gebrauch macht, einen Lootsen anzunehmen, so soll der Versicherer bei der Versicherung für die Rhederei befugt sein, 20 Prozent von der Entschädigungssumme in Abzug zu bringen. Die Beweislast dafür, dass die Unterlassung aus Noth geschah, liegt in diesem Falle dem Versicherten ob.

§ 48.

Wieweit der Ersatz auf die Versicherungssumme beschränkt ist.

Bei einem Einzelunfalle ist die Versicherungssumme der höchste beanspruchbare Betrag.

(Jedoch sollen hinzutreten auch unter Ueberschreitung der Versicherungssumme: Kosten durch Verfolgung eines Ersatz**anspruches** gegen Dritte, Bergungskosten. Also nicht: Ersatz**pflicht** aus Kollision.)

§ 56.

Bei der Versicherung „frei von Bruch oder Beschädigung ausser im Strandungsfall“ wird der Partikularschaden, soweit er im Uebrigen sich zum Ersatze eignet,

nur in den folgenden Fällen, welche als unter den Begriff Strandungsfall begriffen angesehen werden sollen, ersetzt, nämlich:

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

b) wenn das Schiff auf Grund gestossen hat oder mit einem anderen Schiffe zusammengestossen ist, gegen einen Hafendamm oder eine Brücke, gegen Eis oder gegen einen anderen festen oder im Wasser schwimmenden Gegenstand gestossen hat und in Folge eines dieser Ereignisse solchen Schaden erlitten hat, dass die Beschädigung der Güter als die unmittelbare Folge davon angesehen werden kann.

d) wenn die Leichterfahrzeuge, in welchen die Güter an oder vom Schiff gefahren wurden, einen Schaden von der Art des unter . . . b) . . . genannten erlitten haben und eine Beschädigung der Waaren dadurch entstanden ist.

3. Kopenhagener Konvention vom 2. April 1850.

Cap. III.

Von der Gefahr.

§ 64.

Wenn die Kompagnie einen Gegenstand versichert, so übernimmt sie jeden Schaden oder Verlust, welcher etwa hinsichtlich dieses Gegenstandes, während die Gefahr der Kompagnie läuft, durch jedweden Unfall erlitten wird, insoweit keine besondere Ausnahme in dieser Konvention oder Police getroffen ist. Die Versicherung gilt demnach in Bezug auf Schäden durch — — — — Ansegeln oder Antreiben. — — — —

§ 65.

Insoweit keine Ausnahme in dieser Konvention getroffen ist, gehört zu der von der Kompagnie gezeichneten Versicherung auch jeder Schaden, welcher dem Versicherten seitens des Schiffers oder des übrigen Schiffsvolks verursacht ist.

Jedoch steht die Kompagnie dem Rheder gegenüber nicht für den Schaden ein, welcher ihm mit Bezug auf Schiff oder Fracht durch Betrügerei des Schiffers oder durch Beiseitesetzung des geltenden Gesetzes oder der Vorschriften dieser Konvention seitens desselben zugefügt wird.

§ 72.

Wird in einem Lootsenfahrwasser kein Lootse genommen und erleidet das Schiff einen Schaden, so wird derselbe nicht ersetzt und die Versicherung erlischt, welche für eine bestimmte Reise mit Bezug auf Schiff oder Fracht gezeichnet ist, wenn nicht das Schiff verfolgt wurde oder in augenscheinlicher Gefahr war, unterzugehen, und der Schiffer in solcher Noth ein Lootsengewässer hat aufsuchen müssen, ohne einen Lootsen erhalten zu können. Sind in die Versicherung mehrere Reisen einbegriffen, so wird sie nur für die Reise ungültig, auf welcher das Schiff sich gerade befindet, wogegen die Verbindlichkeit der Kompagnie für die folgenden Reisen wieder eintritt, wenn das Schiff, bevor dieselben angetreten werden, vollkommen in Stand gesetzt ist. Als Lootsengewässer wird stets angesehen ein Hafen mit seiner Einfahrt, und ebenso gilt jedes andere Fahrwasser, wo ein Lootse erhältlich ist, als Lootsenfahrwasser, wenn wegen der Beschaffenheit des Windes oder

Wetters, der Jahreszeit oder anderer Umstände die gewöhnliche Vorsicht, einen Lootsen zu nehmen, anräth.

§ 76 (neue Fassung).

Bei folgenden Waaren (folgt Verzeichniss) muss die Partikularbeschädigung, insoweit sie nicht von Strandung, Feuer oder Kollision herrührt, über 10 Prozent betragen, um zum Ersatz zu kommen.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Bei allen anderen als den obengenannten Waaren wird die Beschädigung nur ersetzt, wenn sie die unmittelbare Folge von Strandung, Feuer oder Kollision ist.

Die Leckage flüssiger Waaren wird nur im Falle von Stranden, Stossen auf den Grund, oder Kollision ersetzt.

Die Bestimmung im § 204 der Konvention, „dass der Partikularverlust auf die Police 3 Prozent der Versicherungssume betragen muss, um zum Ersatz zu kommen", wird durch vorstehende Regeln nicht verändert.

§ 77.

Wenn durch Ansegeln oder Antreiben seitens oder gegen ein anderes Schiff oder gegen dessen Anker oder durch Maassregeln, welche auf Verhinderung des Ansegelns oder Antreibens abzielen, ein Schaden eintritt, für welchen dem Schiffe oder sonstigem Gegenstande, auf den die Versicherung sich bezieht, eine Vergütung seitens des anderen Schiffes zukommt, so hat der Versicherte oder an seiner Statt der Schiffer alle Anstalten zu treffen, welche die augenblicklichen Umstände erfordern, um diese Entschädigung sicher zu stellen. Wird dies von Versicherten verabsäumt, so kann er von der Kompagnie keinen Ersatz für den Schaden verlangen, welcher von dem anderen Schiffe hätte ersetzt werden sollen. War es der Schiffer, welcher es verabsäumte, diese Anstalten zur Sicherstellung der Forderungen auf obengenannte Entschädigung zu treffen, so wird nach § 65 verfahren.

Cap. VI.

Vom Schaden.

§ 192.

Alle durch einen solchen Unfall, der zu den Gefahren der Kompagnie gehört, verursachten Unkosten, welche zur Rettung und Erhaltung des versicherten Gegenstandes zweckmässig aufgewendet sind oder sonst dabei für diesen Gegenstand nöthig werden, werden den Versicherten von der Kompagnie wieder vergütet.

§ 200.

Haverei wird bezahlt, so oft sie auf der versicherten Reise sich ereignet, ein oder mehrere Male, und ausserdem wird ein Totalschaden, wenn der versicherte Gegenstand später auf derselben Reise gänzlich unter- oder verloren geht, vergütet, jedoch unter Beobachtung der übrigen Regeln dieser Konvention.

§ 203.

Für keine einzelne Haverei oder Unfall bezahlt die Kompagnie mehr als für einen Totalschaden. Wenn jedoch Unkosten zur Rettung des versicherten Gegenstandes im Einverständniss mit der Kompagnie beliebt worden sind, so werden diese Unkosten stets besonders vergütet.

Dampfercascos.

Beschädigungen an den Maschinen nebst Kesseln, dem Dampfrohr und sonstigem Zubehör mit Einschluss von Achse, Rad und Schraube sowohl wie von Allem, was zur Ausstattung und Montirung der Kajüte gehört, werden nur ersetzt, wenn der Schaden durch Stossen auf den Grund, Ansegelung oder Brand veranlasst ist. Die Worte: Stossen und Ansegeln umfassen jeden Schaden, welcher durch Stossen gegen feste oder schwimmende Gegenstände verursacht ist.

4. Allgemeiner schwedischer Seeversicherungsplan vom 19./24. Oktober 1891.

Cap. III.

Von den Pflichten des Versicherers.

§ 44.

Wofür der Versicherer haftet.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Der Versicherer ist nicht frei von der Haftung dafür, dass ein Schaden durch Schuld des Schiffers oder der Schiffsmannschaft entsteht, jedoch mit Ausnahme des Schadens, der in § 74 (Schaden durch Forciren von Eis) erwähnt ist.

§ 45.

Beschränkungen der Haftpflicht des Versicherers.

Der Versicherer ist nicht verpflichtet, zu ersetzen:

3. bei der Versicherung von Schiff und Fracht für Rechnung des Rheders

— — — — — — — — — — — — — — — —

auch nicht den Verlust, welcher als Folge davon entsteht, dass aus dem versicherten Gegenstande ein Ersatz an Dritte für Schaden erfliessen soll, welcher denselben zugefügt ist, und zwar in anderen Fällen, als in denen, wo der Schaden durch einen Zusammenstoss des Schiffes entstanden ist.

§ 46.

Weitere Beschränkungen der Haftpflicht des Versicherers.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Der Versicherer haftet in einem jeden einzelnen Havereifall mit nicht mehr als höchstens 10 Prozent der Versicherungssumme für den Ersatz an Dritte wegen Tödtung oder Körperverletzung, welcher nicht in grosse Haverei kommt.

§ 53.

Ersatzpflicht bei wiederholten Havereien.

Ist während des Zeitraums der Dauer der Gefahr des Versicherers mehrere Male eine Haverei eingetreten, so ersetzt der Versicherer den Schaden, wenngleich der Gesammtentschädigungsbetrag die Versicherungssumme übersteigt.

Die in § 49 (Aufopferungen, welche nicht grosse Haverei sind, im Nothstand) erwähnten Ausgaben sollen auch zum Vollen vergütet werden, obgleich die Versicherungssumme überschritten wird.

Cap. V.

Von der Schadensfestsetzung.

§ 75.

Franchise bei Partikularschaden am Schiffe.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn das Schiff einem anderen Schiffe Schaden zufügt, so wird der Schaden ersetzt, welchen das Schiff beim Unfalle selber erlitten hat, soweit derselbe unter Hinzurechnung des Schadensersatzes, welcher zur Auszahlung festgestellt ist, die obstehenden Ersatzprozente erreicht oder übersteigt

(für Dampfer: 1 Prozent + 600 Kronen; für Segler: 3 Prozent).

§ 56.

Versicherungsbedingungen.

Hat der Versicherer die Versicherung abgeschlossen unter der Bedingung:

2. „frei von Partikularschaden ausser im Strandungsfall", so haftet er nur für solchen Partikularschaden, welcher durch Strandung des Schiffes oder durch Stossen desselben gegen einen festen oder schwimmenden Gegenstand entsteht, für Sinken, für Verschollenheit (§ 67), für Schaden durch Feuer $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Explosion, für Kosten und Beiträge zur grossen Haverei.

5. Die Italienischen Policen.

a) Genueser Seeversicherungspolice für eiserne Dampfschiffe vom 29. Oktober 1888.

art. 2.

Schadensersatzanspruch Dritter wegen Zusammenstosses oder Kollision.

Die Gefahr des Schadensersatzanspruches Dritter, welche weder Charterer noch Befrachter des versicherten Dampfschiffes sind, gegen das Dampfschiff selber wegen der Thatsache des Zusammenstosses oder der Kollision und wegen der an materiellen Gegenständen verursachten daraus folgenden Schäden ist zu $^9/_{10}$ der Haftpflicht des Dampfschiffes zu Lasten der Versicherer, jedoch höchstens bis zu $^9/_{10}$ der Versicherungssumme.

Die Versicherten tragen das restirende $^1/_{10}$. Es ist ihnen untersagt, für dieses $^1/_{10}$ sich durch Versicherung zu decken, und im Falle des Zuwiderhandelns gegen diese Bedingung erleiden sie eine Reduktion um ein zweites $^1/_{10}$, um welches die Versicherer erleichtert (entlastet) werden, damit $^1/_{10}$ allezeit zu Lasten der Versicherten verbleibt.

Unbeschadet der Ausnahmen in No. 5 und 6 des nachfolgenden Artikels 4 ist der Schiffer nach vorgängiger Verständigung mit dem Konsul seiner Nation oder mit dem Agenten der Versicherer ermächtigt, in gemeinsamen Interesse jeden gegen ihn wegen eines Zusammenstosses oder einer Kollision, für welche die Versicherer haften, geltend gemachten Ersatzanspruch bestmöglichst zu behandeln und sich dieserhalb zu vergleichen.

art. 4.

Kraft Ausnahme von und Abänderung der Bestimmungen der art. 1 und 2 sind die Versicherer frei:

1. von den arglistigen oder betrügerischen Handlungen des Schiffers — — —

— — — — — — — — — — — — — — — —

4. von allen Folgen, welche das Dampfschiff durch irgend eine Handluug des Schiffers nnd der Mannschaft am Lande treffen können;
5. von jeglichem Schadensersatzanspruch der Charterer oder Befrachter, der Passagiere oder Mannschaft des versicherten Dampfschiffes gegen das Dampfschiff selber wegen Beschwerden über die verladenen Waaren, wegen Bruches der Chartepartie, Fehler der Stauung, Ueberladung und wegen jeder sonstigen Ursache oder Schuld, welche zu einer Klage (Beschwerde) Anlass geben kann;
6. von jedem Schadensersatzanspruch Dritter gegen das Dampfschiff wegen Tod oder Verwundung von Menschen, einerlei welches die Ursache ist.

art. 12.

Es wird ausdrücklich vereinbart, dass die Versicherer fremd sind und bleiben:

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

2. den Wirkungen irgend eines Entschlusses der Rheder ihren Gläubigern gegenüber im Sinne des art. 491 des italienischen Handelsgesetzbuches (Abandon im Falle der Rhederhaftpflicht für den Schiffer).

art. 23.

Im Falle des Unterganges oder Unfalls des Dampfschiffes wird, wenn der Schiffer der Eigenthümer oder Antheilhaber desselben ist, die Regelung der von den Versicherern geschuldeten Entschädigung bis zum Ergebnisse der administrativen Untersuchung über das Verhalten des Schiffers ausgesetzt. Falls in Folge dieser Untersuchung das Patent des Schiffers auf Zeit entzogen (suspendirt) ist, so sind die Versicherer frei, wenn sie 75 Prozent ihres Antheils an der Versicherung ihm bezahlen, oder nur 50 Prozent, wenn ihm das Patent gänzlich (für immer) entzogen ist; vorbehaltlich aller sonstigen Ansprüche der Versicherer im Falle eines Prozesses wegen Baraterie oder Betrug.

b) Genueser Seeversicherungspolice für Waaren vom 15. März 1883.

Ausgeschlossene Gefahren.

art. 2.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Der Versicherer ist ferner frei von Baraterie des Schiffers und der Mannschaft, wenn der Versicherte oder irgend eine der vorgenannten Personen (Agenten etc.) mitschuldig sind.

Besondere Haverei.

art. 18.

Die als „frei“ oder auch als „frei von besonderer Haverei“ in der Franchisentabelle bezeichneten Waaren verstehen sich als in der Weise versichert, dass für die materielle Verschlechterung nicht gehaftet wird, auch nicht in dem Falle, wo dieselbe $^{3}/_{4}$ des Werthes der Waaren übersteigt, wofern das Schiff nicht eine Strandung oder Kollision erlitten hat, wie im art. 22 beschrieben ist, oder auch

gesunken oder in Brand gerathen ist. In diesen vier Fällen werden die von materieller Verschlechterung herrührenden Havereien dem Versicherten unter Abzug einer Franchise von 5 Prozent der versicherten Summe ersetzt, wofern nicht bewiesen ist, dass dieselben von einer anderen Ursache herstammen.

In gleicher Weise werden die in der genannten Tabelle mit einer Franchise von 10 Prozent und 15 Prozent aufgeführten Waaren mit einer Franchise von 5 Prozent behandelt.

In den Fällen der Strandung, Kollision, des Sinkens oder Brandes, wie im art. 22 angeführt, bezahlt der Versicherer die Gewichts- oder Quantitätsverluste zum Vollen, unabhängig von materieller besonderer Haverei.

Um die Gewichts- und Quantitätsverluste zu bestimmen, muss immer der gewöhnliche natürliche Schwund abgezogen werden, sofern derselbe nicht schon in dieser Police (art. 19) festgesetzt ist, und erfolgt die Zahlung nach dem Werthe, welchen der gesunde Theil am Löschplatze (wie im art. 20 festgesetzt) unter Abzug von Fracht und allen sonstigen Kosten hat, die der Versicherte im Verlustfalle zu zahlen nicht verpflichtet ist.

Der Versicherte hat auf Grund dieses Artikels keinen Ersatzanspruch, wofern er die Vergütung der Schäden im Wege des Beitrages aus grosser Haverei erlangen kann.

art. 22.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Unter Zusammenstoss (Kollision) im Sinne des genannten art. 18 wird verstanden, wenn das Schiff nach einem Zusammenstosse erhebliche Schäden erlitten hat und schwer leck gesprungen ist und in Folge dessen gezwungen ist, einen Zwischenhafen anzulaufen, falls der Bestimmungshafen nicht der nächste ist.

Grenze der Haftpflicht des Versicherers.

art. 26.

Die äusserste Grenze der Haftpflicht des Versicherers ist die Versicherungssumme und kann er in keinem Falle und aus keinem Rechtsgrunde angehalten werden, eine höhere Summe zu bezahlen.

6. Triestiner Seeversicherungspolice für Waaren.

art. 14 = Genueser Waarenpolice art. 26.

Besondere Haverei.

art. 21 = Genueser Waarenpolice art. 18.

(Unter Hinzufügung von „oder gekentert ist“ in Absatz 1. In diesen 5 Fällen u. s. w.)

In den Fällen der Strandung — — — oder Kenterns u. s. w. — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

muss stets der natürliche Lohn und in Gemässheit der von der verehrlichen Handels- und Industriekammer veröffentlichten Gebräuche des Triester Platzes abgezogen werden, sofern derselbe nicht schon in dieser Police (art. 22) festgesetzt ist, und erfolgt die Zahlung nach dem Werthe, welchen der gesunde Theil am Bestimmungsorte (wie im art. 23 festgesetzt ist) im Verhältnisse zur Versicherungssumme hat, unter Abzug u. s. w. — — — —

art. 25.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Unter Zusammenstoss im Sinne desselben art. 21 wird der Fall verstanden, welcher eintritt, wenn das Schiff nach einem Stosse gegen ein anderes Schiff erhebliche — — — — (= Genueser Waarenpolice art. 22).

7. Antwerpener Seeversicherungspolice vom 1. Januar 1867 (resp. 1. Juli 1859).

art. 1.

Die Versicherer nehmen in Höhe ihrer Zeichnungen zu ihren Lasten alle Beschädigungen und Verluste durch — — — Fahrlässigkeit des Schiffers (capitaine) und der Mannschaft, Baratterie des Schiffsführers (patron) — — —

art. 2.

Die Versicherer haften den Rhedern, Schiffseigenthümern oder deren Bevollmächtigten gegenüber nicht für Schäden und Verluste durch Baratterie des Schiffsführers, wenn der Schiffer von jenen gewählt ist und diese Baratterie den Charakter der Arglist oder des Betruges trägt. — — — — — — — — — —

art. 10.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Fassung von 1867: Wenn jedoch das Schiff Schiffbruch erlitten hat, wenn eine Entlöschung mit fremder Hülfe in einen Nothhafen in Folge einer Strandung, eines Zusammenstosses oder Brandes stattgefunden hat, so soll die besondere Haverei vergütet werden, sobald der körperliche an den Waaren vorgefundene Schaden sich beläuft auf:

5% bei Weinen 3% bei anderen Flüssigkeiten	über die gewöhnliche nicht zu Lasten der Versicherer gehende Leckage hinaus, deren Feststellung nöthigenfalls durch Sachverständige zu erfolgen hat.

50% bei allen anderen auf diesen Artikel bezüglichen Waaren.

Fassung von 1859: Wenn indessen das Schiff Schiffbruch erlitten hat, wenn es angesegelt ist, wenn eine Entlöschung mit fremder Hülfe in Folge von Strandung oder nothgedrungenen Einlaufens (Einlaufens in einen Nothhafen) stattgefunden hat, so soll die besondere Haverei u. s. w.

Spezialklauseln.

Ansprüche Dritter (sog. recours de tiers-Klausel).

Die Versicherer bezahlen zum Vollen bis zum Belauf der versicherten Summe alle Beschädigungen und Verluste, für welche das versicherte Schiff Dritten gegenüber in Folge der Geltendmachung von Ansprüchen wegen Zusammenstoss oder Kollision des versicherten Schiffes mit schwimmenden oder nicht schwimmenden Körpern haftbar gemacht werden könnte.

Die Versicherer verzichten auf die Ausübung eines persönlichen Rückgriffsrechtes gegen den Schiffer oder die Mannschaft des versicherten Schiffes im Falle eines diesen zur Last fallenden Verschuldens.

Jedenfalls bezahlen die Versicherer voll und ganz bis zum Belaufe der Versicherungssumme alle Schäden und Verluste, für welche das versicherte Schiff in Folge des Anspruches Dritter wegen Zusammenstosses mit einem anderen Schiffe haftbar gemacht werden könnte.

Sie werden nur dann auf den Schiffer oder sonstige Personen der Besatzung, denen die Ursachen des Zusammenstosses beizumessen sind, zurückgreifen, wenn die Versicherten mit jenen gemeinsame Sache gemacht haben.

8. Die französischen Policen.

a) Französische Seeversicherungspolice für Waaren vom 15. Juli 1873 mit Redaktion vom 1. Mai 1876 (resp. 1. Januar 1888), sog. Pariser Police.

art. 10. (Redaktion von 1876.)

Bei den in dem untenstehenden Verzeichnisse aufgeführten Waaren haften die Versicherer weder für körperliche Deterioration noch für Leckage, selbst wenn sie $^3/_4$ übersteigt, ausgenommen

1. wenn die genannten Schäden von Feuer herrühren;
2. wenn das Schiff gesunken oder gescheitert ist;
3. wenn in Folge eines Lecks, einer Strandung oder eines Zusammenstosses das Schiff genöthigt gewesen ist, in einem Nothhafen einzulaufen und dort mindestens $^3/_4$ seiner Ladung zu löschen.

Alsdann werden die besagten Schäden unter Abzug einer Franchise von 10 Prozent bezahlt, ausser wenn in den Fällen der obigen Absätze 2 und 3, erwiesen ist, dass sie nicht aus dem Unfalle herrühren.

art. 10. (Redaktion von 1873 und 1888.)

Bei den unten aufgeführten Waaren haften die Versicherer weder für die materielle Deterioration, selbst wenn sie $^3/_4$ übersteigt, ausser wenn das Schiff zusammengestossen, gestrandet, gesunken oder in Brand gerathen ist u. s. w.

art. 13.

Die von jedem Versicherer gezeichnete Summe ist die Grenze seiner Verbindlichkeiten. Er ist niemals zu Zahlungen über dieselbe hinaus verbunden.

b) Pariser Liquidenpolice für Flüssigkeiten in Gebinden vom 13. Oktober 1887.

art. 17 = Pariser Waarenpolice art. 13.

c) Havre'ser Seeversicherungspolice vom 30. September 1850.

art. 2.

Zu unseren Lasten sind nicht

2. jegliches Ereigniss, welches durch Baratterie des Schiffers veranlasst ist, soweit lediglich unser Verhältniss zu den Rhedern, den Schiffseigenthümern, oder deren Vertretern in Frage kommt, falls diese Baratterie von Arglist oder Betrug begleitet und der Schiffer ein Mann ihrer (der Rheder) Wahl ist.

art. 8.

Es gelten frei von körperlichen Havereien und können, wenn nicht Strandung oder Zusammenstoss vorliegen, zum Abandon keinen Anlass geben:

— — — — — — — — — — — — — — — —

Im Falle eines Zusammenstosses oder einer Strandung mit Aufbrechen des Schiffes bezahlen wir den Excedenten von 15 Prozent des Versicherungswerthes.

art. 13.

Die Reparatur- und anderen Kosten während des Laufes der versicherten Gefahren werden erst nach Beendigung dieser Gefahren regulirt, wobei Keiner von uns Versicherern verpflichtet ist, etwas über die von ihm gezeichneten Summen hinaus zu bezahlen, und der Versicherte in keinem Falle den Havereianspruch und den Abandon kumuliren darf.

d) Seeversicherungspolice von Marseille für Waaren in Dampfschiffen vom 22. Dezember 1882.

art. 10 = Pariser Waarenpolice art. 10. (Redaktion von 1876.)

art. 13 = Pariser Waarenpolice art. 13.

e) Französische Seeversicherungspolice auf Casco vom 31. Dezember 1885.

art. 3.

Unter Ausnahme und Abweichung, soweit nöthig, von dem, was im art. 1 hinsichtlich der Schadloshaltung wegen Baratterie gesagt ist, sind die Versicherer frei

1. von arglistigen und betrügerischen Handlungen des Schiffers — — — — ausser wenn der Schiffer ohne Einwilligung des Rheders oder seines Vertreters gewechselt hat und durch Jemand Anders als durch den ersten Steuermann ersetzt worden ist;
5. von allen Folgen, welche jedwede Handlungen des Schiffers oder der Mannschaft an Land für das Schiff nach sich ziehen;
6. von jedem Anspruch eines Dritten, sei er Ablader oder sonst wer, besonders wegen Stauungsfehler, Verladung auf Deck, Ueberladung, Bruch von Chartepartien, unbeschadet dessen, was im art. 4 hinsichtlich des Zusammenstosses gesagt ist.

art. 4.

Die Gefahren der Ansprüche Dritter, und zwar anderer als der Ablader oder Befrachter des versicherten Schiffes, gegen das versicherte Schiff wegen des Zusammenstosses mit einem anderen Schiffe, wegen Stossens gegen Dämme, Kajen, Dukdalben, und überhaupt die allen körperlichen Gegenständen zugefügten Schäden sind für $^9/_{10}$ der anerkannten Schäden und bis zum Höchstbetrage von $^9/_{10}$ der Versicherungssumme zu Lasten der Versicherer.

Die Versicherten tragen $^1/_{10}$ der Schäden selber. Es ist ihnen verboten, dieses $^1/_{10}$ versichern zu lassen. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbotes trifft sie ein Abzug eines zweiten Zehntels, damit das Interesse des $^1/_{10}$ wiederhergestellt wird.

Die Versicherer sind von allen Ansprüchen aus Tödtungen oder Verwundungen frei. In Uebereinstimmung mit der Ansicht des Konsuls seines Landes oder des Agenten der Versicherer ist der Schiffer ermächtigt, zum Besten der gemeinsamen Interessen wegen aller gegen ihn aus Zusammenstössen erhobenen Ansprüche zu verhandeln und Vergleiche zu schliessen.

art. 19.

Die Havereien werden von den Versicherern nur bezahlt unter Abzug einer Franchise von

3 Prozent der Versicherungssumme bei besonderen Havereien von Segelschiffen,
2 „ „ „ „ „ „ „ Dampfschiffen,
1 „ „ „ „ grosser Haverei von Segelschiffen,
1 „ „ „ „ Ansprüchen Dritter gegen Segelschiffe.

Die Franchisen der grossen Haverei und der Ersatzansprüche Dritter gelten nicht bei Dampfschiffen.

art. 24.

Im Falle des Verlustes des Schiffes wird, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Mitrheder desselben ist, die Abrechnung (Regulirung) seines Antheils an der Versicherung bis zur Vorlage der Bescheinigung aufgehoben, welche das Ergebniss der administrativen Untersuchung, der sein Verhalten unterworfen werden muss, beurkundet.

Wenn durch diese Untersuchung dargethan ist, dass der Verlust dem Schiffer zur Schuld zuzurechnen ist, und wenn ihm in Folge dessen sein Patent, wenngleich ohne Beschuldigung der Arglist oder des Betruges, entzogen ist, so sind die Versicherer rechtsgültig von der versicherten Part des Schiffers dadurch befreit, dass sie ihm als Entschädigung

50 Prozent der Ersatzsumme zahlen, wenn sein Patent ihm definitiv entzogen ist,

75 Prozent der Ersatzsumme zahlen, wenn sein Patent ihm nur auf Zeit entzogen ist.

f) Französische Seeversicherungspolice für Dampfercascos vom 1. Januar 1888.

art. 3.

Die Gefahren der Ansprüche Dritter, und zwar anderer als derjenigen, welche im 6. und 7. Absatz des art. 4 ausgenommen sind, sind, wenn sie gegen das versicherte Schiff ausgeübt werden wegen Zusammenstosses mit einem anderen Schiffe, wegen Stossens gegen Dämme, Kajen, Dukdalben, und überhaupt die allen körperlichen Gegenständen zugefügten Schäden sind für $^9/_{10}$ der anerkannten Schäden bis zum Höchstbetrage von $^9/_{10}$ der Versicherungssumme zu Lasten der Versicherer.

Die Versicherten tragen $^1/_{10}$ der Schäden selber. Es ist ihnen verboten, dieses $^1/_{10}$ versichern zu lassen. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbotes trifft sie ein Abzug eines zweiten Zehntels, damit das Interesse des $^1/_{10}$ wiederhergestellt wird.

In Uebereinstimmung u. s. w. = art. 4 der französischen Cascopolice vom 31. Dezember 1885.

art. 4.

1. und 5. = art. 3 der französischen Cascopolice vom 31. Dezember 1885.
6. von allen Ansprüchen der Befrachter oder Ablader, Waaren-Reklamanten, Passagiere oder der Besatzung des versicherten Schiffes, welche wegen Stauungsfehler, Verladung auf Deck, Ueberladung, Bruch von Chartepartien oder wegen aller sonstigen Versehen oder Klageursachen erhoben werden;
7. von allen wegen Tödtungen oder Verwundungen erhobenen Ansprüchen. Es bleibt dem Versicherten unbenommen, diese Ansprüche anderweitig decken zu lassen.

art. 18 = art. 19 der französischen Cascopolice.
art. 24 = „ 24 „ „ „

Zusätze zur Französischen Dampfer-Cascopolice (Jahresversicherung).

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen werden die Versicherer nur dann gegen den Schiffer oder irgend eine andere Person der Mannschaft, welcher die Schuld beigemessen wird, einen persönlichen Rückgriff ausüben, wenn der Rheder mit ihnen gemeinsame Sache macht.

9. Die englischen, sowie die nordamerikanischen und australischen Policen.

a) Englische Cargopolicen.

1. Frei von Haverei, ausgenommen der grossen, oder wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand gerathen oder in Kollision gewesen ist.
 Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand gerathen oder in Kollision gewesen ist.
2. Frei von allen Ansprüchen mit Ausnahme der grossen Haverei, es sei denn, dass dieselben aus Strandung, Sinken oder Brand des Schiffes entstanden oder durch Kollision verursacht sind.
3. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand gerathen oder in Kollision gewesen ist. Die Kollision muss derartig sein, dass vernünftiger Weise angenommen werden kann, dass sie den Schaden verursacht oder veranlasst hat.
4. — — — — oder wenn die Haverei durch Kollision mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge verursacht worden ist (resp. Schiffe oder Prahm).
5. — — — — oder in Kollision mit einem anderen Schiffe gewesen ist.
6. — — — — (wie 5) — — — —. Die Kollision muss solcher Art sein, dass vernünftiger Weise angenommen werden kann, dass sie **den** Schaden verursacht oder veranlasst hat.
7. — — — — (wie 3) — — — —, dass sie Schaden an der Ladung veranlasst hat.
8. — — — — (wie 7) — — — — den reklamirten Schaden an der Ladung verursacht hat.
9. — — — — (wie 1) — — — —. Jedoch muss letztere derartig sein, dass sie die nächste (unmittelbare) Ursache des Schadens an dem versicherten Gegenstande gewesen ist.

10. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Fahrzeug oder der Prahm gestrandet, gesunken oder in Brand gerathen ist. Jedoch werden bezahlt alle Landungs-, Lagerungs-, Weiterbeförderungs- und Spezialkosten, falls solche aufgewendet sind, sowie Theilverlust durch Umladung und aus Kollision entstandene Schäden.
11. — — — — ausser wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand gerathen oder der Schaden durch Kollision mit einem anderen Fahrzeuge oder mit Eis verursacht ist.
12. — — — — ausser wenn das Schiff oder der Prahm gestrandet, gesunken, in Brand, in Kollision gerathen oder durch Eis beschädigt ist, oder wenn das Schiff in einen Nothhafen einläuft und Ladung löscht.
13. (wie 12) — — — — in Brand gerathen oder der reklamirte Schaden durch Kollision mit einem anderen Stoffe als Wasser verursacht oder das Schiff in einen Nothhafen einläuft und Ladung löscht.
14. Lloyd's Klausel vom 17. Juli 1883, Liverpooler Klausel vom 8. August 1883, Glasgower Klausel vom 1. Oktober 1883. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff oder der Prahm gestrandet, gesunken oder in Brand gerathen ist, wobei jeder Prahm oder Leichter als eine getrennte Versicherung gilt.

Unbeschadet dieser Klausel bezahlen die Versicherer jeden Schaden oder Verlust, welcher durch Kollision mit einem anderen Schiffe oder Prahm verursacht ist, und alle Spezialkosten für Lagermiethe, Wiederverschiffung oder Weiterbeförderung, für welche sie sonst haften würden. Auch bezahlen sie den versicherten Werth jedes Packens oder aller Packen, welche bei der Umladung gänzlich verloren gegangen sind. — An-Grund-gerathen im Suez-Kanal gilt nicht als Strandung, jedoch bezahlen die Versicherer jeden Schaden oder Verlust, welcher nachweislich unmittelbar hierdurch entstanden ist.

Erläuterungen zu Klausel No. 1—14.

1. Strandung, Kollision etc. sind blosse Thatsachen, d. h. Bedingungen im Rechtssinne.
2. Strandung, Kollision etc. sind wirkliche Ursachen des Schadens an den Gütern etc. Der Nachweis des Kausalnexus zwischen Schiffsunfall und Güterschaden muss evident und absolut sein.
3. Strandung etc. sind lediglich Thatsachen; Kollision ist die vermuthliche Ursache des in Frage stehenden Schadens an Gütern etc.
4. Strandung etc. sind nur Thatsachen; Kollision ist wirkliche Ursache des betreffenden Schadens. Nur die Kollision mit einem anderen Schiffe (nicht mit einem Eisberg, Wrack, einer Boje, einem Anker etc.) kommt in Frage.
5. Strandung, Kollision etc. sind blosse Thatsachen. Die Kollision muss mit einem anderen Schiffe stattgefunden haben.
6. Strandung etc. sind Thatsachen; Kollision ist die vermuthliche Ursache des in Frage stehenden Schadens an Gütern etc., aber nur die Kollision mit einem anderen Schiffe.

7. Strandung etc. sind Thatsachen. Kollision ist die vermuthliche Ursache irgend eines Güterschadens. Trifft dies für den Ladungsschaden in dem einen Kompartment oder Schiffsraume zu, so ist der Ladungsschaden in einem anderen Kompartment oder Schiffsraume ohne Weiteres ersatzpflichtig.

Die Kollision kommt also hinsichtlich des in Frage stehenden Güterschadens schon als nackte Thatsache in Betracht, wenn sie nur hinsichtlich irgend eines anderen Güterschadens als vermuthliche Ursache erscheint.

Z. B. die Zertrümmerung einer Marmorplatte im Vorderschiffe „zieht" für die Beschädigung eines Baumwollenballens im Hinterschiff.

8. (wie 3).

9. Strandung etc. sind nur Thatsachen. Kollision dagegen ist wirkliche Ursache, kommt aber nur als unmittelbare Schadensursache in Betracht. causa proxima, non remota spectatur.

10. u. 11. Strandung ist Thatsache, Kollision wirkliche Ursache des fraglichen Güterschadens.

11. Auch Kollision mit Eis „zieht".

12. Strandung und Kollision (auch mit Eis) sind Thatsachen.

13. Strandung ist Thatsache, Kollision wirkliche Ursache des fraglichen Güterschadens. Als Kollision gilt jede Kollision mit irgend einem Objekt ausser mit Wasser (Wellenschlag, Sturzsee etc.).

14. Strandung ist Thatsache, Kollision wirkliche Ursache.

9b. Nord-Amerikanische Cargopolicen.

1. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff oder der Prahm gestrandet, gesunken oder in Brand gerathen sind, wobei jeder Prahm oder Leichter als eine getrennte Versicherung gilt.

Ungeachtet dieser Klausel bezahlen die Versicherer jeden durch Kollision mit einem anderen Schiffe oder Prahme verursachten Schaden oder Verlust und alle Spezialkosten für Lagerhausmiethe, Wiederverschiffung oder Weiterbeförderung, für welche sie sonst haften würden.

Auch bezahlen sie den versicherten Werth jedes Packens oder aller Packen, welche beim Umladen gänzlich verloren gegangen sind.

An-Grund-gerathen im Mississippi oder auf einem anderen Flusse im gewöhnlichen (ordnungsmässigen) Verlaufe der Reise (Schifffahrt) gilt nicht als Strandung, jedoch bezahlen die Versicherer jeden Schaden oder Verlust, welcher nachweislich unmittelbar hierdurch entstanden ist.

2. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand oder in Kollision gerathen ist.

3. (wie 2) — — — in Kollision mit einem anderen Schiffe gerathen ist.

4. — — — — —, ausser wenn sie durch Sinken, Brand oder Kollision des Schiffes verursacht ist.

5. (wie 4) — — — Kollision mit einem anderen Schiffe verursacht ist.

6. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn sie durch Strandung, Brand, Sinken oder Kollision verursacht ist, jedoch haften die Versicherer für den Totalverlust eines Theiles in allen Fällen, wenn derselbe aus Seegefahren entsteht und sich auf . . . Prozent beläuft.
7. Frei von besonderer Haverei, ausser wenn sie sich auf 75 Dollars (resp. auf 20 Prozent) beläuft oder durch Strandung, Sinken, Brand oder Kollision des Schiffes verursacht ist.
8. Verderbliche Güter. Frei von Haverei ausser der grossen oder wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand oder in Kollision gerathen ist; jedoch haften die Versicherer für den Schaden, welcher dadurch verursacht ist, dass das Schiff — — — — Tage oder mehr in See ist, indem solcher Schaden als Bergungsverlust berechnet werden soll. Frei von besonderer Haverei unter 75 Dollars.
9. Petroleum, Melasse etc. (Leckage). Frei von besonderer Haverei, ausser wenn das Schiff gestrandet, gesunken, in Brand oder in Kollision gerathen ist; jedoch haften die Versicherer für Leckage, wenn sie durch forcirtes Löschen von Ladung in einem Nothhafen verursacht ist.
10. Die Versicherer haften nicht für Leckage, ausser wenn sie durch Strandung, Kollision oder forcirtes Löschen von Ladung in einem Zwischennothhafen verursacht ist und sich auf mehr als 3 Prozent beläuft. Eine amerikanische Gallone gilt gleich $5^3/_4$ (resp. $5^1/_2$) deutschen Pfunden.
11. (wie 10) — — — — ausser, wenn das Schiff gestrandet oder in Kollision gerathen ist oder ein forcirtes — — — — stattgefunden hat und die Leckage sich auf — — — —
12. Frei von Leckage ausser im Falle von Strandung, Kollision oder forcirter Löschung von Ladung in einem Zwischennothhafen und bei einem Betrage der Leckage von mehr als 3 Prozent. Die amerikanische Gallone von $6^1/_2$ Pfund wird geschätzt, als wenn sie $5^3/_4$ deutsche Pfunde lieferte (ausmachte). Ansprüche sind nach den Gebräuchen und Gewohnheiten des Bestimmungshafens aufzumachen (zu dispachiren).
13. Die Versicherer haften nicht für Leckage an Melasse und anderen Liquiden, ausser, wenn sie durch Strandung oder Kollision mit einem anderen Schiffe veranlasst ist.
14. Für und gegen eine vom Versicherten für alle Melassen und andere Liquiden zu zahlende Zuschlagsprämie von . . . Prozent wird hierdurch vereinbart, dass, wenn in Folge eines durch schweres Wetter oder Strandung oder Kollision mit einem anderen Schiffe veranlassten Ueberschiessens (Sichverschiebens) der Ladung die Leckage sich auf 15 Prozent oder mehr auf die verladene Quantität (wobei wohlverstanden und vereinbart ist, dass die gewöhnliche Leckage sich auf 10 Prozent beläuft), also auf 5 Prozent mehr als die gewöhnliche Leckage beläuft, der genannte Ueberschuss von 5 Prozent oder mehr auf die verschiffte Quantität von den Versicherern bezahlt werden soll. Jedoch sollen die Versicherer nicht für eine aus anderen als den obigen Ursachen herrührende Leckage haften.

9c. Nordamerikanische Cascopolicen.

No. 1.

Kollisions-Klausel des Nationalverbandes der Seeversicherer von New-York.

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff oder dessen Rheder in Folge einer Kollision mit einem anderen Schiffe verpflichtet werden, irgend eine Summe oder Summen für die dem genannten anderen Schiffe, dessen Fracht oder Ladung hieraus erwachsenen Schäden zu bezahlen, in diesem Falle diese Gesellschaft zur Zahlung von $^3/_4$ der Gesammtsumme der genannten Schäden in dem Verhältnisse beitragen wird, in welchem die auf Grund dieser Police versicherte Summe zu der hierin festgesetzten Gesammttaxe des Schiffes steht, vorausgesetzt, dass diese Gesellschaft auf Grund dieser Uebereinkunft keinenfalls für eine höhere Summe als $^3/_4$ des auf Grund dieser Police versicherten Betrages haften soll.

Ebenso wird vereinbart, dass diese Gesellschaft einen gleichen verhältnissmässigen Antheil an den Kosten und Auslagen tragen wird, welche bei Bestreitung der aus der besagten Kollision entspringenden Haftpflicht aufgewendet werden, wofern die schriftliche Einwilligung der Gesellschaft zu dieser Bestreitung vorgängig eingeholt ist.

Jedoch haftet diese Gesellschaft unter keinen Umständen für irgend einen Beitrag hinsichtlich irgend einer Summe, welche der Versicherte etwa verpflichtet ist, aus Anlass des Verlustes von Menschenleben oder körperlicher Verletzung an Personen aus irgend einer Ursache zu bezahlen.

No. 2
(im allgemeinen Gebrauch).

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Gefahr des Verlustes durch Kollision nach Maassgabe der Entscheidung der Gerichte von Massachusetts vor dem Jahre 1853 zu decken, vorausgesetzt, dass die Gesellschaft keinenfalls für eine höhere Summe haftet, als für den kraft dieser Police auf das Schiff versicherten Betrag.

9d. Australische Cargopolice.

Ungeachtet der f. p. a. Klausel bezahlt die Gesellschaft jeden durch Kollision mit einem anderen Schiffe oder Prahme verursachten Schaden oder Verlust und alle Spezialkosten für Lagerhausmiethe, Wiederverschiffung oder Weiterbeförderung, für welche sie sonst haften würde.

9e. Australische Cascopolice.

Das Schiff gilt frei von besonderer Haverei wegen Verletzung unterhalb der Ladewasserlinie, ausser wenn sie durch Feuer oder Berührung mit einem andern Stoffe als Wasser veranlasst ist; und jedenfalls frei von Haverei unter . . . Pfund Prozent ausser der grossen, jedoch nach Maassgabe der beigefügten Spezialklauseln. Maschinen und Kessel gelten frei von besonderer Haverei, ausser wenn sie durch Strandung, Sinken, Kollision oder Brand des Schiffes verursacht ist und keinenfalls wird Haverei unter . . . Pfund Prozent vergütet.

Klausel des Vereins der Versicherer von Otago (für Dampfer).

Ferner vereinbaren wir, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend welche Summen (welche den Werth des hiermit versicherten Schiffes **und seiner Fracht** nicht übersteigen), wegen Beschädigung an dem anderen Schiffe oder Fahrzeuge selbst oder an den Gütern und Effekten an Bord desselben oder wegen Verlustes der damals von diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge verdienten Fracht zu bezahlen, und etwa bezahlt, wir insgesammt dem Versicherten denjenigen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der genannten Summen, in welchem unsere Zeichnungen zu dem Werthe des hiermit versicherten Schiffs und seiner Fracht stehen, bezahlen werden.

Jedoch soll diese Vereinbarung keinenfalls dahin ausgelegt werden, als ob sie sich auf irgend welche Summen erstreckt, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, wegen Verlustes von Menschenleben oder wegen Körperverletzung an (dritte) Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Bleibt also der Werth des Schiffes unter dem Betrag der in einem ausländischen Hafen gegen dasselbe durch Urtheil erkannten Schadensersatzpflicht, so werden die Versicherer des Schiffes zur Zahlung von $^3/_4$ des von der Fracht des Schiffes zu ersetzenden Ausfalls (Defizits) herangezogen.

9f. Englische Cascopolicen.

I. Allgemeine Kollisionsklauseln.

No. 1.

Alte Lloyd's-Klausel.

(Die sog. beschränkte oder 8 Pfd. Sterl. per ton-Kollisions-Klausel.)

(Angenommen in Liverpool am 8. August 1883, Glasgow am 1. Oktober 1883, daher auch die sog. Liverpooler Klausel genannt).

Es wird ferner vereinbart, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, den an diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge oder an dessen Fracht oder an den Gütern oder Effekten an Bord desselben betheiligten Personen irgend eine Summe oder Summen Geldes, die den Werth des hiermit versicherten Schiffes, berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne des Registertonnengehaltes, nicht übersteigen, zu bezahlen und etwa bezahlt, wir jeder für sich dem Versicherten denjenigen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der so bezahlten Summe, in welchem unsere Zeichnungen zum Werthe des hiermit versicherten Schiffes, berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne, stehen, oder, wenn der hiermit deklarirte Werth sich auf eine höhere Summe beläuft, dann zu diesem deklarirten Werthe stehen, bezahlen werden; und dass wir in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten ist, auch einen gleichen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der hierdurch aufgewendeten oder bezahlten Kosten bezahlen werden, jedoch mit der Bedingung, dass diese Klausel keinesfalls sich auf irgend eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte verpflichtet wird, wegen Verlust von Menschen-

leben oder wegen Körperverletzung an (Dritte) Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Diese Klausel adoptirten die australischen Versicherten auf der Konferenz zu Sydney NSW. im Jahre 1885.

In London ist diese Klausel in der Hauptache verdrängt durch die Klausel No. 10 und 11. Der zu bezahlende Schaden darf in jedem einzelnen Kollisionsfall den vereinbarten Werth nicht übersteigen. Das ist der Sinn der Klausel 1 u. ff., aber erst in der Klausel 10 auch wörtlich ausgedrückt.

Erläuterungs-Schema für die Haftpflicht der Versicherer:

a) Beschränkung auf den Schadensersatz an das klägerische Schiff, dessen Ladung etc.

b) Beschränkung des Schadensersatzes auf 8 Pfd. Sterl. per Tonne des versicherten Schiffes.

c) Beschränkung auf $^3/_4$ des vom Versicherten bezahlten Schadensersatzes. Gleiche Beschränkung für die Gerichtskosten in Folge bestrittener Haftpflicht.

d) Kein Ersatz für Schäden an Leib und Leben.

e) Haftpflicht-Grenze für die Versicherer in jedem Einzelfalle, abgesehen von den Kosten: 75 Prozent aus der Police (Policentaxe).

f) Schätzungsmaassstab für den Beitrag der Versicherer: entweder 8 Pfd. Sterl. per Tonne oder Policenwerth, je nachdem der eine oder der andere der grössere ist.

No. 2.

Die sog. alte unbeschränkte Klausel (in ausnahmsweisem Gebrauch).

Ferner vereinbaren wir, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend welche Summen (welche den Werth des hiermit versicherten Schiffes nicht übersteigen) wegen Beschädigung an dem anderen Schiffe oder Fahrzeuge selbst oder an den Gütern und Effekten an Bord desselben oder wegen Verlustes der damals von diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge verdienten Fracht zu bezahlen, und etwa bezahlt, wir jeder für sich dem Versicherten denjenigen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der genannten Summen, in welchem unsere Zeichnungen zu dem Werthe des hiermit versicherten Schiffes oder Fahrzeuges stehen, bezahlen werden, und dass wir in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes oder Fahrzeuges mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten ist, auch einen gleichen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der hierdurch aufgewendeten oder bezahlten Kosten bezahlen werden. Jedoch soll diese Vereinbarung keinenfalls dahin ausgelegt werden, als ob sie sich auf irgend welche Summen erstreckte, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa bezahlt. (Der letzte Satz fehlt bisweilen.)

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.

b) Beschränkung auf den Policenwerth des versicherten Schiffes.

c) }
d) } wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
e) }

f) Beitrag der Versicherer nach Maassgabe des Policenwerthes.

No. 3
(bei Lloyd's sehr gebräuchlich).

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend eine Summe oder Summen, welche den Werth des genannten hierdurch versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu bezahlen und etwa bezahlt, wir, die Versicherer, jeder für sich dem Versicherten denjenigen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der solchergestalt bezahlten Summe bezahlen werden, in welchem unsere respektiven Zeichnungen zu dem Werthe des genannten Schiffes stehen. Und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten ist, werden wir auch einen gleichen Antheil (Prozentsatz) von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen. Jedoch soll diese Vereinbarung keinenfalls so ausgelegt werden, als ob sie sich auf irgend welche Summen erstreckte, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) Unbeschränkte Haftung. In Ermangelung von Freizeichnungen in den Connossementen haben die Versicherer den für die Ladung an Bord des versicherten Schiffes in Folge der Kollision geleisteten Schadensersatz zu vergüten.

b) wie in Klausel No. 2.

c) }
d) } wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
e) }

f) wie in Klausel No. 2.

No. 4
(in ausnahmsweisem Gebrauch).

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend eine Summe oder Summen, welche den Wert des genannten hiermit versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu bezahlen, und etwa bezahlt, wir, die Versicherer, jeder für sich, dem Versicherten denjenigen Prozentsatz von $^3/_4$ der solchergestalt bezahlten Summe bezahlen werden, in welchem unsere respektiven Zeichnungen zu dem Werthe des besagten Schiffes stehen. Und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes mit der schriftlichen Einwilligung von $^2/_3$ der Zeichner dieser Police der Summe nach (pro quota parte)

bestritten ist, werden wir auch einen gleichen Prozentsatz von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen. Auch wird vorausgesetzt, dass diese Klausel keinesfalls sich auf irgend eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, wegen Lebensverlustes oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) wie in Klausel No. 3.
b) „ „ „ „ 2.
c) „ „ „ „ 3, mit der Modifikation, dass Gerichtskosten zu ersetzen sind, wenn die Zeichner von $^2/_3$ der Versicherungssumme schriftlich in die Bestreitung der Haftpflicht willigen.
d) } wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
e) }
f) wie in Klausel No. 2.

No. 5.

Alte Glasgower Klausel.

Ferner verpflichten wir uns, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend welche Summen (welche den Werth des versicherten Schiffes nicht übersteigen) wegen Beschädigung an diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge selbst oder an den Gütern und Effekten an Bord desselben oder für den Verlust der damals von diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge verdienten Fracht zu bezahlen, und bezahlt, wir jeder für sich dem Versicherten denjenigen Prozentsatz von $^3/_4$ der genannten Summen, in welchem unsere Zeichnungen zu dem Werth des hiermit versicherten Schiffes stehen, bezahlen werden.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) wie in der alten Lloyds-Klausel No. 1.
b) wie in Klausel No. 2.
c) wie in Lloyds-Klausel No. 1, mit der Ausnahme, dass Gerichtskosten nicht zu ersetzen sind. Denn sie sind nicht speziell übernommen.
d) Angesichts des exklusiven Wortlautes ist eine besondere Ausnahme wegen Lebensverlustes unnöthig. Bisweilen findet sich jedoch der diesbezügliche übliche Zusatz.
e) wie in der alten Lloyds-Klausel No. 1.
f) wie in der Klausel No. 2.

No. 5a.

Variation der Glasgower Klausel.

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hierdurch versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, den an diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge oder an der Fracht desselben oder an den Gütern oder Effekten an Bord desselben betheiligten Personen eine Summe oder etwelche Summen Geldes, welche den Werth des hierdurch versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu zahlen, und etwa zahlt, wir, die Versicherer, insgesammt dem Versicherten den Antheil von $^3/_4$ der so be-

zahlten Summe, der auf unsere bezüglichen Zeichnungen auf den Werth des genannten Schiffes entfällt, bezahlen werden.

Und in den Fällen, wo die Haftpflicht des Schiffes mit der schriftlichen Einwilligung von $^2/_3$ der Zeichner dieser Police der Summe nach (pro quota parte) bestritten worden ist, werden wir desgleichen einen gleichen Antheil von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen, jedoch ebenfalls mit der Bedingung, dass diese Klausel sich keinenfalls auf eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, in Ansehung eines Lebensverlustes oder einer körperlichen Verletzung einer Person aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa zahlen wird.

Anmerkung. Gleich Klausel 5, jedoch sind erwähnt:

1. die Kosten der Haftpflichtbestreitung;
2. die Nichthaftung für Lebensverlust.

No. 6.

Club-Bedingungen.

Wenn ein versichertes Schiff mit einem anderen Schiffe in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgend eine Summe wegen der daraus entstandenen Schäden entweder mit der schriftlich von der Hand des Sekretärs bezeugten Einwilligung der Direktoren oder nach Maassgabe des Urtheils eines Gerichtes oder eines schiedsrichterlichen Spruches, dem der Versicherte sich mit der wie obstehend schriftlich bezeugten Einwilligung der Direktoren unterworfen hat, zu bezahlen und etwa bezahlt: so wird die Gesellschaft denjenigen Prozentsatz von $^3/_4$ der solchergestalt bezahlten Summe, in welchem die Versicherungssumme zu dem Werthe des versicherten Schiffes steht, bezahlen; und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des versicherten Schiffes mit in obiger Weise schriftlich bezeugter Einwilligung der Direktoren bestritten oder zum Urtheil verstellt ist, wird die Gesellschaft auch den gleichen Prozentsatz von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen, unter der Bedingung, dass diese Klausel keinenfalls sich auf irgend eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte verpflichtet wird, wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) wie in Klausel No. 3.
b) absolut unbeschränkt,
c) } wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
d) }
e) Beschränkung auf 75 Prozent des Schadensbetrages.
f) wie in Klausel No. 2.

No. 7

(in ausnahmsweisem Gebrauch).

Die genannte Gesellschaft verspricht und verpflichtet sich, dass, falls das genannte Schiff durch Zufall oder Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft ein anderes Schiff oder Fahrzeug anrennt oder beschädigt und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, als Schadensersatz eine Summe, welche den Werth

des genannten hiermit versicherten Schiffes oder Fahrzeuges, berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne des Registertonnengehaltes, nicht übersteigt, zufolge oder auf Grund des Urtheils eines Gesetzes- oder Billigkeits-Gerichtshofes, welches in einem mit vorgängiger schriftlicher Einwilligung von 2 der derzeitigen Direktoren der genannten Gesellschaft in der Beklagtenrolle übernommenen Prozesse oder Klagansprüche ergangen ist, oder zufolge oder auf Grund eines Spruches in einem schiedsrichterlichen Verfahren, in welches der Versicherte mit vorgängiger schriftlicher Zustimmung von 2 der derzeitigen Direktoren der genannten Gesellschaft eingetreten ist, zu bezahlen, und etwa bezahlt, das Grundkapital und die Fonds der genannten Gesellschaft $^3/_4$ der solchergestalt wie vorstehend bezahlten Summe in dem Verhältnisse tragen und zahlen werden, in welchem die Versicherungssumme von Pfd. Sterl. zu dem Werthe des genannten hiermit versicherten Schiffes oder Fahrzeuges, berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne, oder, wenn der hiermit deklarirte Werth eine höhere Summe ausmacht, zu diesem deklarirten Werthe steht.

Jedoch soll diese Vereinbarung keinesfalls so ausgelegt werden, als ob sie sich auf irgend welche Summen erstreckte, welche der Versicherte wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen verpflichtet wird oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) wie in Klausel No. 3.
b) „ „ der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
c) „ „ „ Klausel No. 5.
d) }
e) } wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.
f) }

Diese Klausel beschränkt die Haftpflicht der Versicherer nicht auf Kollisionsschäden, wie es die gewöhnliche Kollionsklausel thut, sondern schliesst sich den Bestimmungen des Kauffahrteischifffahrtsgesetzes an, wonach der Rheder „für jeden Verlust oder Schaden“, welchen sein Schiff einem anderen Schiffe „durch unrichtige Navigirung“ zufügt, bis zu 8 Pfd. Sterl. per Tonne etc. haftet. Dagegen die gewöhnliche Kollisionsklausel deckt den Rheder nur gegen die durch Kollision verursachten Verluste und Schäden.

No. 8.

Versicherungsverein der Londoner Dampfschiffsrheder auf Gegenseitigkeit.

Wenn ein bei diesem Club versichertes Schiff einem anderen Fahrzeuge Schaden zufügt oder den Untergang (Verlust) desselben herbeiführt und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, mit Bezug auf dieses andere Schiff, seine Fracht oder die Güter oder Effekten an Bord desselben eine den deklarirten Werth des bei diesem Klub versicherten Schiffes nicht übersteigende Geldsumme zu bezahlen und diese Zahlung von ihm verlangt wird: so wird dieser Klub $^3/_4$ der vorgenannten Summe in demjenigen Verhältnisse bezahlen, in welchem der hiermit versicherte Tonnengehalt zum Bruttoregistertonnengehalt des hiermit versicherten Schiffes steht, und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht mit schriftlicher Einwilligung des

Vereins bestritten ist, wird dieser Club auch in gleichem Prozentsatze $^3/_4$ der mit Rücksicht hierauf bezahlten Kosten bezahlen. Dagegen soll diese Regel auf keine Summe Anwendung finden, welche vom Versicherten wegen Lebensrettung, Verlust von Menschenleben oder Körperverletzung bezahlt oder zu bezahlen ist. Vorausgesetzt wird allemal, dass, wenn wegen Schuld beider Schiffe an der Kollision der Verlust oder Schaden gemäss dem englischen Gesetze gleichmässig vertheilt ist, oder wenn aus diesem oder einem anderen Grunde derselbe nach Maassgabe des ausländischen Gesetzes gleichmässig oder anderweitig unter die Rheder der beiden Schiffe vertheilt ist, alsdann in allen Fällen, wo die Haftpflicht der Rheder des einen oder beider Schiffe nicht durch Einrichtung einer durch Gesetz (sei es das englische oder ein ausländisches) fixirten Beschränkung bestimmt ist, der Versicherte so behandelt werden soll, als wenn er verpflichtet und in Anspruch genommen worden wäre, denjenigen Betrag zu bezahlen, welchen er, wenn er keinen Verlust oder Schaden durch die Kollision erlitten hätte, ohne irgend einen Abzug wegen des wirklich von ihm erlittenen Verlustes oder Schadens verpflichtet gewesen wäre zu bezahlen. Wenn beide Schiffer demselben Rheder gehören, so finden die Bestimmungen dieser Klausel Anwendung, falls die Umstände derartig sind, dass sie zu einem Ersatzanspruch auf Grund dieser Klausel für den Fall, dass dieses andere Schiff nicht demselben Rheder gehört hätte, Anlass gegeben hätten.

Anmerkung. Haftpflicht der Rheder (als Versicherer):

a) wie in der alten Lloyd's-Klausel No. 1.

b), c) Beschränkung auf den deklarirten Werth des versicherten Schiffes.

d), e) wie in der alten Lloyds's-Klausel No. 1.

f) wie in Klausel No. 2.

Versicherte Schadensursachen: Wie in Klausel No. 7.

Besonderheit, wenn beide Schiffe im Eigenthume desselben Rheders stehen.

No. 8a.

Club-Klausel.

Wenn ein bei diesem Club versichertes Schiff Beschädigung oder Untergang eines anderen Schiffes verursacht und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, mit Bezug auf dieses andere Schiff, dessen Fracht oder auf die Güter oder Effekten an Bord desselben irgend eine den deklarirten Werth des bei diesem Club versicherten Schiffes nicht übersteigende Geldsumme zu bezahlen, und etwa bezahlt: so wird dieser Club $^3/_4$ der so bezahlten Summe in dem Verhältnisse bezahlen, in welchem die in der Police versicherte Summe zu jenem deklarirten Werthe steht. Und in den Fällen, wo die Haftpflicht mit schriftlicher Zustimmung des Vereins bestritten worden ist, wird dieser Club einen gleichen Antheil von $^3/_4$ der in Hinblick hierauf bezahlten Kosten bezahlen. Jedoch soll diese Regel auf keine Summe Anwendung leiden, welche vom Versicherten wegen Rettung von Menschenleben, wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung bezahlt ist.

Wenn beide Schiffe demselben Rheder gehören, so sollen die Bestimmungen dieser Klausel Anwendung finden, falls die Umstände derartige sind, dass sie zu einem Ersatzanspruche auf Grund dieser Klausel in dem Falle Anlass gegeben haben würden, dass dieses andere Schiff nicht demselben Rheder gehört hätte.

No. 8b.
Club-Klausel.

Wenn ein versichertes Schiff einem anderen Schiffe Verlust oder Schaden zufügt und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, wegen der hieraus sich ergebenden Schäden irgend eine Summe zu zahlen, und dieselbe entweder mit schriftlicher von der Hand des Sekretärs beglaubigter Einwilligung der Direktoren oder in Gemässheit (Gelebung) des Urtheils eines Gerichtshofes oder eines Schiedsspruches, welcher auf Grund eines vom Versicherten mit schriftlicher wie obstehend beglaubigter Einwilligung der Direktoren eingeleiteten schiedsrichterlichen Verfahrens ergangen ist, bezahlt: so wird die Kompagnie $^3/_4$ der so bezahlten Summe in dem Verhältnisse bezahlen, in welchem die Versicherungssumme zum Versicherungswerthe des Schiffes steht.

Und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des versicherten Schiffes mit wie vorstehend schriftlich beglaubigter Einwilligung der Direktoren bestritten oder einem Schiedsspruche überwiesen ist, wird die Kompagnie gleichfalls einen gleichen Antheil von $^3/_4$ der hierdurch aufgewendeten und bezahlten Kosten bezahlen, es sei denn, dass der Versicherte auf Grund eines solchen Richter- oder Schiedsspruches im Wege der Widerklage irgend eine Summe wiedererhält, welche er zu eigenem Nutzen zu behalten befugt sein soll. In diesem Falle soll der Betrag der von der Kompagnie zu bezahlenden, wie vorstehend ermittelten Kosten um diejenige Summe herabgesestzt werden, welche zu den $^3/_4$ der aufgewendeten Kosten in demselben Verhältnisse steht, in welchem die vom Versicherten zu eignem Nutzen wiedererlangte Summe zu der ganzen im Wege der Widerklage wiedererlangten Summe steht. Die Haftpflicht der Gesellschaft auf Grund dieser Klausel soll keinenfalls sich auf irgend eine Summe erstrecken, welche der Versicherte wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzung aus irgend einem Grunde zu bezahlen verpflichtet wird oder etwa bezahlt.

No. 9.
Lloyd's-Klausel vom 17. Juli 1883 (selten gebraucht).

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hierdurch versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, den an diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge oder an der Fracht desselben oder an den Gütern oder Effekten an Bord desselben betheiligten Personen eine Summe oder etwelche Summen Geldes, welche den Werth des hierdurch versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu zahlen, und etwa zahlt, wir jeder für sich dem Versicherten $^3/_4$ der so bezahlten Summe in dem Verhältniss, in welchem unsere bezüglichen Zeichnungen zu dem Werth des hierdurch versicherten Schiffes oder, wenn der hierdurch deklarirte Betrag sich auf eine höhere Summe beläuft, dann zu diesem deklarirten Werth stehen, bezahlen werden.

Und in den Fällen, wo die Haftpflicht des Schiffes mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten worden ist, werden wir desgleichen einen gleichen Antheil von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen, jedoch ebenfalls mit der Bedingung, dass diese Klausel sich keinenfalls auf eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, in Ansehung eines Lebensverlustes oder einer körperlichen Verletzung einer Person aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa zahlen wird.

Anmerkung. Wenn die Klausel einen verständigen Sinn haben soll, so muss man unter dem „Werth des hierdurch versicherten Schiffes“ verstehen:

Den wirklichen (gegenwärtiger), nicht den deklarirten Werth.

Dann besagt die Klausel:

Wenn der wahre Werth grösser ist als der deklarirte Werth, so zahlt der Versicherer $^3/_4$ der Schäden in dem Verhältnisse, in welchem der deklarirte Werth zum wahren Werthe steht.

Dieser Sinn geht klar hervor aus Klausel 9a.

No. 9a.

Lloyd's-Klausel vom 1. Januar 1885

(verdrängt durch die Institutsklausel No. 10).

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth, und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, den an diesem anderen Schiffe oder Fahrzeuge oder an der Fracht desselben oder an den Gütern oder Effekten an Bord desselben betheiligten Personen irgend eine Summe oder Summen Geldes, welche den wirklichen Werth des hiermit versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu bezahlen, und bezahlt, wir dem Versicherer $^3/_4$ der solchergestalt bezahlten Summe in demjenigen Verhältnisse, in welchem die Versicherungssumme zu dem wirklichen Werthe des hiermit versicherten Schiffes steht, oder, wenn der hiermit deklarirte Werth höher ist als der wirkliche Werth, zu diesem deklarirten Werthe steht, bezahlen werden, und dass wir in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten ist, auch einen gleichen Prozentsatz von $^3/_4$ der hierdurch veranlassten oder bezahlten Kosten bezahlen werden, jedoch unter der Bedingung, dass diese Klausel keinenfalls auf irgend eine Summe sich erstrecken soll, welche der Versicherte verpflichtet wird, wegen Lebensverlustes oder Körperverletzung an Personen aus irgend einem Grunde zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

Wenn der wirkliche Werth grösser als der deklarirte ist, so bezahlen die Versicherer $^3/_4$ des Schadens in dem Verhältnisse, in welchem der deklarirte Werth zum wirklichen Werthe steht.

Z. B.:	Wirklicher Werth	15 000 Pfd. Sterl.
	Deklarirter „	10 000 „ „
	Schaden	12 000 „ „

Wenn 15 000 Pfd. Sterl. bezahlen 12 000 Pfd. Sterl., so bezahlen 10 000 Pfd. Sterl. nur 8000 Pfd. Sterl. Davon $^3/_4$ macht 6000 Pfd. Sterl.

Dagegen nach der alten Glasgower Klausel No. 5 sind zu zahlen 7500 Pfd. Sterl.

No. 10.

Lloyd's Instituts-Klausel von 1888 und 1889.

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hierdurch versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, (auf dem Wege des) als Schadensersatz irgend einer anderen Person oder Personen eine Summe oder etwelche Summen, welche hinsichtlich einer jeden solchen Kollision den Werth des hierdurch versicherten Schiffes nicht übersteigen, zu zahlen, und etwa zahlt, die Versicherungsgesellschaft dem Versicherten $^3/_4$ der so bezahlten Summe oder Summen in dem Verhältnisse bezahlen wird, in welchem ihre hiesige Zeichnung zu dem Werthe des hierdurch versicherten Schiffes steht. Und in den Fällen, wo die Haftpflicht des Schiffes mit schriftlicher Einwilligung der Gesellschaft bestritten worden ist, wird die Gesellschaft desgleichen einen gleichen Antheil von $^3/_4$ der Kosten bezahlen, welche der Versicherte hierdurch läuft oder zu zahlen genöthigt wird. Bedingung ist allemal, dass diese Klausel keinenfalls sich auf irgend eine Summe erstrecken soll, welche der Versicherte etwa verpflichtet wird, für die Entfernungen von Hindernissen kraft obrigkeitlicher (gesetzlicher) Anordnung, für Beschädigung an Häfen, Werften (Quais), Dämmen (Molen), Gerüsten und ähnlichen Bauwerken in Folge einer solchen Kollision oder hinsichtlich der Ladung oder Beschäftigungen (Verbindlichkeiten) des versicherten Schiffes oder für Lebensverlust oder Verletzung einer Person zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

a) Wie Klausel No. 3.
b) wie Klausel No. 2.
c) }
d) } wie Klausel No. 1.
e) }
f) wie Klausel No. 2.

Nach einer anderen Lloyd's-Form genügt die „schriftliche Einwilligung“ von $^2/_3$ der Zeichner der Summe nach.

No. 11.

Lloyd's-Klausel seit dem 20. Februar 1890 (cross-liability).

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, im Wege des Schadensersatzes einer anderen Person oder Personen irgend eine Summe oder Summen zu bezahlen und etwa bezahlt, welche im Hinblick auf eine einzelne derartige Kollision den Werth des hiermit versicherten Schiffes nicht übersteigt, diese Gesellschaft dem Versicherten $^3/_4$ der solchergestalt gezahlten Summe oder Summen in dem Verhältnisse bezahlen wird, in welchem ihre Zeichnung zu dem Werthe des hiermit versicherten Schiffes steht; und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Schiffes mit schriftlicher Einwilligung dieser Gesellschaft bestritten ist, wird die Gesellschaft auch einen gleichen Prozentsatz von $^3/_4$ der Kosten bezahlen, welche der Versicherte hierbei sich zuzieht oder zu bezahlen gezwungen ist.

Wenn jedoch beide Schiffe schuldig sind, dann sollen, wofern nicht etwa die Haftpflicht der Rheder des einen dieser oder beider Schiffe kraft Gesetzes beschränkt wird, die Ersatzansprüche auf Grund dieser Klausel nach dem Prinzip der kreuzweisen Haftungen regulirt werden, wie wenn die Rheder eines jeden Schiffes gezwungen gewesen wären, den Rhedern des anderen dieser Schiffe diejenige Hälfte oder denjenigen sonstigen Antheil der Schäden des letzteren zu bezahlen, welche bei Festsetzung des von dem oder an den Versicherten in Folge dieser Kollision zu zahlenden Saldos oder der Summe gebührender Weise zuerkannt worden (in Anschlag gebracht) sind.

Vorausgesetzt ist allemal, dass diese Klausel keinenfalls auf irgend eine Summe sich erstrecken soll, welche der Versicherte verpflichtet wird, für die Entfernung von Hindernissen auf Grund behördlicher Anordnung, für Beschädigungen von Häfen, Kajen, Dämmen, Lösch- und Ladebrücken und ähnlichen Bauten in Folge einer solchen Kollision oder mit Rücksicht auf die Ladung oder Verpflichtungen (Vertragserfüllungen) des versicherten Fahrzeuges oder wegen Verlustes von Menschenleben oder Körperverletzungen zu bezahlen, oder etwa bezahlt.

No. 11a.

Lloyd's-Klausel von 1894

wie No. 11 mit folgender Aenderung des Schlusses des ersten Absatzes:

„und in den Fällen, in welchen mit schriftlicher Einwilligung dieser Gesellschaft die Haftpflicht des Schiffes bestritten ist oder ein Verfahren (Prozess) behufs Beschränkung der Haftung eingeleitet ist, wird die Gesellschaft“ etc. etc.

No. 12.

Verlust von Menschenleben und Vermögensobjekten (nicht allgemein gebräuchlich.)

Ferner wird vereinbart, dass, wenn in Folge fehlerhafter Navigirung des hierdurch versicherten Schiffes eine Kollision oder sonst irgend ein Schaden verursacht ist, der Versicherte verpflichtet wird, einer anderen Person, Korporation oder Regierung irgend eine Summe Geldes zu bezahlen und etwa bezahlt, wir jeder für sich (insgesammt) dem Versicherten denjenigen Prozentsatz dieser Zahlung wiedererstatten werden, in welchem unsere respektiven Zeichnungen zu dem deklarirten Werthe des hierdurch versicherten Schiffes stehen; und in den Fällen, in welchen die Haftpflicht des Versicherten bestritten ist, und ebenso in den Fällen, in welchen zum Zwecke der Beschränkung der Haftpflicht des Versicherten gerichtliche Schritte gethan sind, werden wir die hierdurch erwachsenen Kosten obendrein bezahlen.

Unsere Haftpflicht für Ersatzansprüche auf Grund dieser Klausel (exklusive der Kosten) soll bei jeder getrennten (einzelnen) Gelegenheit den Betrag unserer diesbezüglichen Zeichnungen nicht übersteigen.

Anmerkung. Haftpflicht des Versicherers:

a) Ganz allgemein für jeden Schaden in Folge unrichtiger Navigation;

b) für den ganzen Schaden bis in Höhe der Versicherungssumme ohne Abzug des üblichen $^1/_4$;

c) für die Kosten der Bestreitung ohne vorgängige Benehmung mit den Versicherern;
d) für die Kosten der Beschränkung der Haftpflicht;
e) für Schäden durch Lebensverlust oder Körperverletzung.

No. 13.

Die sog. Liverpooler volle Kollisionsklausel vom 27. Mai 1889.

Ferner wird vereinbart, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff

1. mit einem anderen Schiffe oder schwimmenden Gegenstande oder festen oder schwimmenden Bau (Bauwerk, Gefüge) in Kollision geräth, und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, wegen Verlustes oder Verletzung von Menschen, Sachen oder Fracht, seien sie an Bord des hiermit versicherten Schiffes oder nicht, Schadensersatz zu bezahlen, und etwa bezahlt, oder
2. Verlust oder Beschädigung einem anderen Schiffe oder einem Menschen, einer Sache oder der Fracht an Bord dieses anderen Schiffes durch unrichtige Navigirung zufügt, welche nicht auf eine wirkliche Berührung mit dem hierdurch versicherten Schiffe hinausläuft, und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, Schadensersatz für diesen Verlust oder Beschädigung zu bezahlen, und etwa bezahlt;

wir jeder für sich diese Zahlung in dem Verhältnisse tragen werden, in welchem unsere respektiven Zeichnungen zu dem für diese Police deklarirten Werthe stehen.

Jedoch soll der Versicherte keinen Anspruch auf Rückvergütung eines Ueberschusses über den Betrag hinaus haben, auf welchen er seine Haftpflicht durch zu dem Ende in geeigneter Weise eingeleitete gerichtliche Maassnahmen beschränken konnte.

Und wenn gerichtliche Schritte von Seiten des oder wider den Versicherten hinsichtlich der hierdurch versicherten Schäden oder zum Zwecke der Beschränkung der Haftpflicht gethan sind, so werden wir in gleichem Verhältnisse auch alle Kosten dieses Verfahrens bezahlen, wenn und soweit sie vernünftiger Weise (mit Recht und Maass) aufgewendet sind.

Und ferner wird vereinbart, dass die in dieser Klausel enthaltenen Grundsätze auch in dem Falle Anwendung finden sollen, in welchem beide Schiffe ganz oder theilweise im Eigenthume (Vermögen) desselben Rheders stehen.

Anmerkung. Aehnlich der Klausel No. 12.

No. 14. ($^{9}/_{10}$-Klausel.)

Ferner vereinbaren wir, dass, wenn das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe oder Fahrzeug oder einem sonstigen Gegenstande in Kollision geräth und der Versicherte in Folge dessen verpflichtet wird, irgendwelche Summen (die den Werth des hiermit versicherten Schiffes nicht übersteigen) wegen Beschädigung jenes anderen Schiffes oder Fahrzeuges oder sonstigen Gegenstandes selbst oder der Güter und Effekten an Bord desselben oder für Verlust der damals von jenem anderen Schiffe oder Fahrzeuge verdienten Fracht zu bezahlen, und etwa bezahlt, wir insgesammt dem Versicherten $^{9}/_{10}$ der besagten

Summen in dem Verhältnisse bezahlen wollen, in welchem unsere Zeichnungen zum Werthe des hiermit versicherten Schiffes stehen; und in den Fällen, wo die Haftpflicht des Schiffes mit unserer schriftlichen Einwilligung bestritten ist, werden wir einen gleichen Antheil von $^9/_{10}$ der hierfür aufgewendeten oder bezahlten Kosten bezahlen. Diese Abrede soll keinenfalls so aufgefasst werden, als ob sie sich auf irgendwelche Summen erstreckte, welche der Versicherte wegen Verlustes von Menschenleben oder wegen Körperverletzung von (dritten) Personen aus irgend einem Grunde zu zahlen verpflichtet wird oder etwa zahlt.

Anmerkung. Kraft dieser Klausel übernehmen die Versicherer den Ersatz von Schäden an Häfen, Quais, Pfeilern, Gerüsten u. s. w. und der Abzug von ihrer Haftung beträgt $^1/_{10}$ anstatt des üblichen $^1/_4$.

II. Spezial-Kollisions-Klauseln.

A. Für eine Afrikanische Postdampferlinie.

§ 1. Falls das versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe, Eis, versunkenem oder treibendem Wrack oder einem anderen treibenden Gegenstande in Kollision gerathen oder gestrandet, gesunken oder verbrannt ist, und wenn der Versicherte in Folge eines solchen Vorkommnisses verpflichtet wird, einer dritten Partei wegen Verlust oder Verletzung an Leib und Leben oder an Vermögensobjekten Schadensersatz zu zahlen und etwa zahlt: so werden wir jeder für sich denjenigen Prozentsatz dieser Zahlung tragen, in welchem unsere respektiven Zeichnungen zu dem auf diese Police deklarirten Werthe stehen.

§ 2. Im Falle gerichtlichen Vorgehens seitens des oder wider den Versicherten wegen der hiermit versicherten Gefahren werden wir in gleichem Verhältnisse (zuzüglich zu obigen Verlusten) alle Kosten eines solchen Vorgehens bezahlen, wenn und in soweit sie erforderlich waren.

§ 3. Erklärt wird, dass unsere Haftpflicht für jeden einzelnen Fall den Betrag unserer Zeichnungen und Kosten nicht übersteigen darf.

§ 4. Ferner verpflichten wir uns, jeden Schaden zu bezahlen, welcher dem hiermit versicherten Schiffe durch Kollision mit einem anderen Schiffe, Eis, versunkenem oder treibendem Wrack oder anderem treibenden Gegenstande zugefügt wird, falls solcher Schaden unter 3 Prozent bleibt.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

§ 1. Haftung für Schadensersatzansprüche Dritter in Folge Kollision in dem angegebenen Umfange, Strandung, Sinkens, Brandes.

§ 2. Desgleichen für die Prozesskosten.

§ 3. Im Einzelfalle geht die Haftpflicht nicht über Totalverlust plus Kosten hinaus.

§ 4. Haftung auch für den Schaden am versicherten Schiff in den Fällen des § 1 falls er unter 3 Prozent bleibt.

B. Für eine Atlantische Postdampferlinie.

§ 1. Wie in Klausel A.

§ 2. Wie in Klausel A mit dem Zusatz:
einschliesslich der Kosten eines etwaigen Verfahrens wegen Beschränkung der Haftpflicht.

§ 3. Wie in Klausel A.

§ 4. Auch verpflichten wir uns (ohne Abzug von $^1/_3$) für einen jeden Schaden Zahlung zu leisten, welcher dem versicherten Schiffe durch Kollision mit einem anderen Fahrzeuge, Eis, gesunkenem oder schwimmendem Wrack oder einem sonstigen schwimmenden (treibenden) Gegenstande zugefügt wird, vorausgesetzt, dass dieser Schaden unter 3 Prozent bleibt und das Schiff nicht gestrandet, gesunken oder verbrannt ist.

Anmerkung. Haftpflicht der Versicherer:

§ 4. Wie in Klausel A, jedoch
1. kein Abzug von $^1/_3$,
2. Wegfall der Haftpflicht für Partikularschaden durch Kollision, wenn das Schiff gestrandet, gesunken oder verbrannt ist.

C. Für eine andere Atlantische Postdampferlinie.

§ 1. Wie in Klausel A.

§ 2. Falls das hiermit versicherte Schiff mit einem anderen Schiffe, Eis, versunkenem oder treibendem Wrack oder einem sonstigen treibenden Gegenstande in Kollision gerathen ist, so werden wir in gleichem Verhältnisse für einen Totalverlust oder für irgend einen Partialverlustbetrag oder Schadensbetrag an dem hiermit versicherten Schiffe zahlen.

§ 3. Wie in Klausel A, § 2.

§ 4. Wie in Klausel A, § 3.

Anmerkung. Haftpflicht des Versicherers:

§ 2. Wie in Klausel A § 4, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, dass der ersatzpflichtige Schaden nicht auf den Satz unter 3 Prozent beschränkt ist.

In Verbindung mit den Spezial-Klauseln A, B und C kommt bisweilen folgende Klausel vor:

Es werden alle an diesem Dampfer aus irgend einem Grunde entstandenen Verluste oder Beschädigungen bezahlt, welche auf Grund der obigen Klausel nicht erstattungspflichtig sind.

D. Für eine atlantische Dampferlinie.

Diese Police deckt nur die folgenden Gefahren und gilt als frei von Ansprüchen jedweder anderen Art:

1. Falls das hierdurch versicherte Schiff in Kollision geräth mit einem anderen Schiffe, Eis, gesunkenem oder treibendem Wrack, oder einem sonstigen treibenden Gegenstande, oder falls das hierdurch versicherte Schiff strandet, sinkt oder brennt und wenn der Versicherte in Folge eines dieser Ereignisse einer dritten Partei Schäden wegen Verlustes oder Verletzung an Menschen oder Eigenthum zu zahlen schuldig wird oder

zahlt: so wollen wir Jeder für sich in demselben Verhältnisse diese Zahlung tragen, in welchem unsere Zeichnungen zu dem in dieser Police deklarirten Werthe stehen.

2. Falls das hierdurch versicherte Schiff in Kollision geräth mit einem anderen Schiffe, Eis, gesunkenem oder treibendem Wrack oder einem sonstigen treibenden Gegenstande: so wollen wir in gleichem Verhältniss den Gesammt- oder sonstigen Betrag des Partialverlustes oder des Schadens an dem hierdurch versicherten Schiffe bezahlen.

3. Im Falle eines gerichtlichen Vorgehens seitens des oder wider den Versicherten wegen der hierdurch versicherten Gefahren wollen wir in gleichem Verhältnisse (ausser den obgenannten Verlusten) auch noch alle Kosten dieses Vorgehens bezahlen, wenn und insoweit sie ordnungsmässig verausgabt sind.

4. Es wird bemerkt, dass unsere Haftpflicht in jedem Einzelfalle den Betrag unserer Zeichnungen und Kosten nicht übersteigen soll.

III. Rheder-Gefahr-Klauseln.

α) Allgemeine.

Diese Police deckt die durch die Versicherung des Schiffes nicht gedeckte Rheder-Gefahr.

β) Für Kollision (Rheder-Gefahr).

1. $^1/_4$ des auf 8 Pfd. Sterl. per Tonne taxirten Schiffswerthes.

Frei von allen Ersatzansprüchen, ausgenommen von denen, welche nach Maassgabe der Kollisions-Klausel in der Police vom — — — — — — die Rheder treffen, indem der Zweck dieser Versicherung der ist, die genannten Rheder für das durch die besagte Klausel nicht versicherte $^1/_4$ des Schiffswerthes und nur gegen diese Gefahr zu decken.

Anmerkung. Falls also das versicherte Schiff seiner vollen gesetzlichen Haftpflicht nachzukommen hat, so ist die Wirkung der Klausel: die Belastung des Versicherers mit einem Totalverlust.

2. Policentaxe Pfd. Sterl.

Diese Police soll nur diejenige Haftpflicht decken, für welche eine Versicherung in Höhe obigen Betrages nach der beigefügten Kollisionsklausel nicht haften würde, welche jedoch entstehen würde, wenn das Schiff für Pfd. Sterl., nämlich auf 8 Pfd. Sterl. per Registertonne, abgeschätzt und versichert wäre.

3. Diese Police soll nur diejenige Haftpflicht für den einem anderen Schiffe oder Fahrzeuge in Folge einer Kollision zugefügten Schaden decken, welcher auf Grund der Policen für Pfd. Sterl. oder mehr nicht erstattungspflichtig sein würde, indem der Rumpf des Fahrzeuges mit der gewöhnlichen Kollisionsklausel $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ von den gewöhnlichen Schutzklubs versichert wird.

4. Für die Differenz zwischen der Schätzung (Taxe) des Schiffes in den Policen für (Rumpf) Casco und der Taxe in der Kollisionsklausel von 8 Pfd. Sterl. per Tonne, indem diese Differenz auf Pfd. Sterl. taxirt wird. Die Versicherung valedirt lediglich gegen die durch die vorliegende Kollisionsklausel gedeckten Gefahren.

§ 110.

Bemerkungen.

I. Hinsichtlich der Deckung des Kollisions-Risiko, soweit es in der sog. Strandungsklausel sich findet, und der Franchisen wird hier verwiesen auf:

Prien, Die sog. Strandungsklausel im Weltverkehr. Bremen 1890. Silomon.

Prien: Transportversicherung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften von Conrad, Elster, Levis und Loenig, Bd. 6, S. 263 ff.

II. Hinsichtlich der Amsterdamer Kollisionsklausel ist zu den einzelnen Artikeln das Folgende zu bemerken.

art. 1.

Die Bedeutung des Umfanges der Haftpflicht des Cascoversicherers resp. der Beschränkung auf $^3/_4$ erhellt aus folgenden Beispielen:

I. Voller Versicherungswerth versichert	40 000	
a) Vergütung an das andere Schiff	10 000	
Zahlung des Versicherers	7 500	($^3/_4$ des Schadens).
b) Vergütungsanspruch des anderen Schiffes .	50 000	
Zahlung des Versicherers	30 000	($^3/_4$ der Policentaxe).
II. Voller Versicherungswerth	40 000	
Versicherungssummme	20 000	
Zahlung des Versicherers im Falle		
Ia	3 750	(statt 7 500).
Ib	15 000	(statt 30 000).

Voraussetzungen der Haftpflicht des Casco-Versicherers sind

1. eine höchstinstanzliche Verurtheilung des Versicherten im Prozess mit der Rhederei des angefahrenen Schiffes.

 (Ihr gleichgestellt ist der Konsens des Versicherers zu einem Vergleich.)
 Dieser Vertragssatz schliesst den Rechtssatz aus:
 Res inter alios acta vel judicata alteri nec prodest nec nocet (D. 20,4 L. 16).

2. der Einschluss des Risiko's der besonderen Haverei in die Versicherung. Demnach ist die Haftpflicht aus Kollisionsschaden ausgeschlosssen bei der Versicherung „nur für Totalverlust“ und „auf behaltene Fahrt“.

Die Gleichheit des Schadens des angesegelten Schiffes mit dem, oder gar der Ueberschuss des Schadens des angesegelten Schiffes über den Werth des versicherten Schiffes bilden also keinen Totalverlust im Sinne der Amsterdamer Klausel. Die Rotterdamer Klausel lässt in diesen beiden extremen Fällen, falls die Nichtankunft des Schiffes hinzukommt, den Casco- und Frachtversicherer haften.

Hinsichtlich der Haftung des Versicherers für den wegen der Schäden an der fremden Ladung geleisteten Ersatz besteht eine Verschiedenheit zwischen der Rotterdamer und der Amsterdamer Klausel. Der Rotterdamer Versicherer vergütet auch den Ersatz des Schadens der Ladung an Bord des fremden Schiffes nur zu $^3/_4$ (denn er haftet für den einem Dritten zu leistenden Ersatz). Der Amsterdamer dagegen vergütet diesen Ersatz fremden Ladungsschadens zum Vollen; denn die Beschränkung seiner Haftpflicht bezieht sich nur auf die Bezahlung der Ersatzansprüche des fremden Rheders. Im Uebrigen ist seine Haftpflicht unbeschränkt. Denn die holländische Rechtsprechung erkennt grundsätzlich eine Haftpflicht des Versicherers für die vom Versicherten wegen Kollision an Dritte geleistete Schadensvergütung an.

Nur dann ist auch die Haftpflicht des Amsterdamer Versicherers auf die drei Viertheile beschränkt, wenn sein Versicherter zur Bezahlung von fremden Ladungsschäden verurtheilt wird, welche der fremde Rheder, weil er seinerseits auch dafür haftet, in seinen Klaganspruch eingeschlossen hatte.

Dieses Zufallsresultat ist die Folge der nachlässigen Redaktion der Amsterdamer Klausel.

Ein dritter Unterschied zwischen der Rotterdamer und Amsterdamer Klausel liegt darin, dass nach ersterer der Versicherer nur für die direkten Schäden am fremden Schiff und dessen Ladung, nach letzterer auch für die indirekten Schäden am fremden Schiff haftet.

Das Recht des Versicherers zur Prozessführung im Namen des (widerbeklagten) Versicherten ist ein Correctiv gegen die Gefahr des Vertragssatzes, dass der Ausfall eines Prozesses zwischen Dritten für seine Haftpflicht ausschlaggebend sein soll.

Diese vertragsmässige Subrogation inter partes ist ein Gegenstück zu der nur durch Zahlung bewirkten gesetzlichen Subrogation des Versicherers gegenüber Dritten.

Nach geleisteter Vergütung aus dem Versicherungsvertrag sind der Versicherer für $^3/_4$, der Versicherte zu $^1/_4$ Prozesspartei gegenüber Dritten.

Dieser Fall wird besonders praktisch bei der condictio indebiti.

Hier tritt der Versicherer im eigenen Namen (nicht im Namen der Versicherten) auf.

art. 3.

Der Rechtsverlust des Versicherten ist die an Stelle des in seiner Höhe fast nie nachweisbaren Schadensersatzanspruches des Versicherers wegen Verletzung des Vertrages durch den Versicherten gesetzte Konventionalstrafe.

art. 4.

Dass der Versicherer für unversicherte Schadensursachen (Gefahren), auch wenn ihre Folge eine Kollision ist, und nach Ablauf der Versicherungsdauer, auch wenn erst jetzt eine Kollision erfolgt, nicht haftet, ist Selbstverstand.

Während aber nach der Rotterdamer Klausel der Versicherer haftet, wenn die Vorschriften des Strassenrechts auf See über die Lichterführung ohne Schuld des Versicherten übertreten sind, befreit ihn jegliche derartige Uebertretung trotz Schuldlosigkeit des Versicherten nach der Amsterdamer Klausel absolut.

art. 5.

Die Schadensrepartionsfälle aus Anlass von Kollisionen weisen im Bereiche der Kollisionsklausel zwei Besonderheiten auf.

1. Sie gelten nur als Quasi-Havereigrossefälle. Denn die Fracht bleibt ausser Ansatz beim Kontributionskapital.

2. Der Abzug des $1/4$ findet nicht statt, auch wenn der Schaden in der an das andere Schiff gezahlten Vergütung besteht.

Schiff und Ladung A sind werth	100 000
Ihr Schaden durch Kollision ist	10 000 (10%)
Schiff und Ladung B sind werth	200 000
Ihr Schaden durch Kollision ist	5 000 ($2^1/_2$%)

Nach Art. 538 tragen Schiff und Ladung A $1/3$ des Gesammtschadens (15 000) = 5000 und Schiff und Ladung B $2/3$ des Gesammtschadens (15000) = 10 000.

Von letzteren 10 000 ist die Hälfte die Vergütung des Schadens von A (Schiff und Ladung), welche der Versicherer des Schiffes B ohne den Abzug des $1/4$ ersetzt.

art. 6 (Amsterdam) und art. 7 (Rotterdam).

Dadurch, dass jede Deckung der durch Verschulden des Schiffers begründeten Rhederhaftpflicht ausserhalb des Falles der Schiffskollision aus dem Kreise der Casco-Versicherung ausgeschieden ist, ist dieselbe dem Gebiet der Cargo-Versicherung überwiesen. Den Rheder im Wege der Casco-Versicherung gegen jede Haftpflicht aus Verschulden des von ihm angestellten Schiffers sicher zu stellen, hiesse eine Prämie auf den fahrlässigen Rhedereibetrieb setzen.

III. Zu den englischen Casco-Policen-Klauseln ist das Folgende zu bemerken:

Die englische Auffassung geht dahin, dass die Versicherung des Schiffes nur die eigenen Schäden des Schiffes, nicht aber die Schäden eines fremden (angesegelten) Schiffes oder der eigenen oder einer fremden Ladung deckt.

Diese Auffassung sieht Schulden nicht als Schäden an, da Schulden wohl auf einem Schiffe ruhen können, aber nicht Schäden am Schiffe selbst sind.

Diese Auffassung haftet noch an der falschen Vorstellung, dass der versicherte Gegenstand das Schiff und nicht das Interesse am Schiffe sei.

Die englische Auffassung geht ferner dahin, dass die Versicherung des Schiffes nur diejenigen eigenen Schäden des Schiffes deckt, welche nicht durch eine wirksame anderweitige Haftung bereits gedeckt sind.

Demnach schliesst sie nicht nur diejenigen Schäden am versicherten Schiffe aus, für welche der Rheder des fremden an der Ansegelung schuldigen Schiffes, sondern auch diejenigen, für welche die Schiffsbesatzung des versicherten Schiffes haftbar ist, und folglich auch diejenigen, welche durch ein beiderseitiges Verschulden der Führer der angesegelten Schiffe verursacht sind.

Es bedarf also nach englischer Auffassung einer besonderen Versicherung der nachtheiligen Folgen einer Kollision in den drei Fällen: des beiderseitigen Verschuldens der angesegelten Parteien, des einseitigen Verschuldens des fremden

Anseglers (eines Dritten), des einseitigen Verschuldens an Bord des versicherten angesegelten Schiffes.

Diesem Deckungsbedürfnisse dient die s. g. R. D. C. (running down clause). Unter diesem Sammelnamen figuriren eine grosse Zahl inhaltlich sehr verschiedener Klauseln. In den meisten sind zwei wichtige Schadensgattungen ausserhalb der Haftpflicht der Casco-Versicherer gestellt: Die Schäden durch Körperverletzung und den Verlust von Menschenleben und die Schäden an der eigenen Ladung des versicherten Schiffes.

Im Besonderen ist zu bemerken (nach Owen und Mc Arthur):

Nach den Bestimmungen des Kauffahrteischifffahrts - Gesetzes haftet der Rheder für die Schäden aus einer ohne seine eigene Schuld oder sein Mitwissen stattgehabten Kollision bis zur Höhe von 8 Pfd. Sterl. per Tonne des Tonnengehaltes seines schuldigen Schiffes, soweit Sachbeschädigung oder Sachverlust allein oder in Verbindung mit Tod oder Körperverletzung in Frage stehen, und bis zur Höhe von 15 Pfd. Sterl. per Tonne, soweit Lebensverlust oder Körperverletzung, sei es allein oder in Verbindung mit Sachverlust oder Sachbeschädigung, in Frage stehen. Bei Segelschiffen ist das Maass der Registertonnengehalt, abzüglich des Volkslogis. Bei Dampfschiffen ist der Tonnengehalt der Brutto-Tonnengehalt mit gleichem Abzug, jedoch ohne Abzug des Maschinenraumes. Ausser für diesen Ersatz haftet der Rheder für die Zinsen vom Kollisions- bis zum Zahlungstage und für die Kosten.

Dieses Privileg des Kauffahrteischifffahrts-Gesetzes kommt sowohl britischen als im Eigenthume von Ausländern stehenden Schiffen zu Gute.

Wenn jedoch ein britisches Schiff in ausländischen Territorialgewässern wegen Beschädigung eines ausländischen Schiffes mit Beschlag belegt wird, so kann das schuldige britische Schiff behufs Befriedigung des Schadensersatzanspruches des Ausländers verkauft werden. Unter diesen Umständen schätzt die Lloyd's-Klausel, gewöhnlich „beschränkte“ oder „8 Pfd. Sterl.“-Klausel genannt, den Rheder nicht vollständig und dieser muss sich also gegen diese ungedeckte Haftpflicht durch besondere Versicherung bei einem Schutz-Verein oder sonstwie schützen; oder aber er kann erhöhte Deckung von seinem Versicherer durch eine besondere Klausel sich verschaffen, welche die Worte „berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne des Register-Tonnengehaltes“ weglässt (streicht).

Solche, allgemein als „unbeschränkte Klausel“ bekannte Klauseln haben verschiedenen Wortlaut. Heutzutage ist die 8 Pfd. Sterl.-Klausel durch die „unbeschränkte“ praktisch verdrängt.

Nach dem Wortlaute der Kollisionsklausel bezahlen die Versicherer nur $^3/_4$ der durch die Klausel gedeckten Schäden, der Rest bleibt zu Lasten des Rheders. — Dieser dagegen deckt sich in dieser Beziehung bei einem Schutz-Verein (Protection Club).

Der Grund der zwei Mal vorkommenden Worte in Lloyd's Klausel No. 1: „berechnet zum Satze von 8 Pfd. Sterl. per Tonne“ ist:

1. die als Basis eines Ersatzanspruches auf Grund der Police zulässigen Schäden auf diesen Satz zu beschränken;

2. zu bestimmen, dass die Versicherer zu diesen Schäden nach einer zu diesem Satze berechneten Taxe (Abschätzung) beitragen sollen, oder aber auf Basis des Policenwerthes, wenn der Policenwerth 8 Pfd. Sterl. per Tonne übersteigt.

Hieraus folgt, dass, wenn das Schiff zu einem geringeren Werthe als 8 Pfd. Sterl. per Tonne versichert ist, der Versicherte auf Grund seiner Police nicht die ganzen $^3/_4$ von 8 Pfd. Sterl. per Tonne erhält, wofür die Versicherer sonst haftbar sein würden.

Die Kollisionsklausel deckt nicht blos einen, sondern auch mehrere Kollisionsfälle.

Lloyd's Klausel beschränkt die Haftpflicht des Versicherers für Schäden auf den Fall, wo an die Interessenten an dem fremden Schiffe und der fremden Ladung Vergütung gezahlt ist. Der Rheder haftet aber auch seinen Ladungseigenthümern, wenn die auf seinem Schiffe befindliche Ladung in Folge einer Kollision, für die er aufzukommen hat, beschädigt ist. Einige der sog. unbeschränkten Klauseln decken den Rheder gegen diese Haftpflicht, andere dagegen nicht. Gewöhnlich ist der Rheder für solche Fälle durch den Wortlaut seiner Konnossementsklauseln genügend gedeckt.

Die Vereinbarung über die Kosten bezieht sich auf die durch Bestreitung der Haftpflicht für die Kollision entstandenen Kosten, nicht aber auf die Kosten, welche durch die gesetzliche Beschränkung der Haftpflicht entstehen.

ad Klausel 1.

(Die sog. Liverpooler Klausel für Segler. Die 8-Pfd.-Sterl.-Klausel.)

1. Umfang der ersatzpflichtigen Schäden.

8 Pfd. Sterl. per Register-Tonne des versicherten Schiffes, nicht die Policentaxe. Beträgt also der wahre Werth des Schiffes z. B. 12 Pfd. Sterl. per Tonne und ist das Schiff von einem ausländischen Gerichte verurtheilt und sein voller Werth von der Haftpflicht ergriffen, so geräth der Versicherte bei seinem Versicherer mit 4 Pfd. Sterl. per Tonne in Ausfall. Dagegen würde der Versicherer aus Klausel 10 und 2 bis zum Versicherungswerthe (minus 25 Prozent, ein Abzug, der auch für Klausel 3 gilt) haften.

2. Basis der Kontribution: Maximalhaftung (excl. Kosten).

Gesetzliche Haftpflichtgrenze oder Policentaxe, nämlich der höhere Betrag. Ist also die Policentaxe niedriger als 8 Pfd. Sterl. per Tonne, so fällt ein Theil des Vergütungsanspruches aus. Z. B.:

Schiff von 1000 Tonnen.
Gesetzliche Maximalhaft 8000 Pfd. Sterl.
Policentaxe 4000 Pfd. Sterl.
Haftpflichtige Schäden 4000 Pfd. Sterl. Der Versicherte erhält also 1500 Pfd. Sterl. vergütet. 8000 (Kontributionsbasis): 4000 (Policentaxe) = 3000 ($^3/_4$ von 4000 Schäden): 1500 (Vergütung).

Da der Versicherer nicht über 8 Pfd. Sterl. per Tonne hinaus haftet, so können die behufs Beschränkung der Haftpflicht aufgewendeten Prozesskosten ihn dann nicht treffen, wenn durch sie die 8-Pfd.-Sterl.-Grenze überschritten wird, zumal

solche Kosten auch nicht durch Bestreitung der Haftpflicht erwachsene Prozesskosten sind (für die allein der Versicherer haftet).

Vergleichungs-Tabelle

der

Wirkungen der „8-Pfd.-Sterl.“-Klausel von Lloyd's und der sogen. „unbeschränkten“ Klausel (von Owen):

Schiff von 1000 Tonnen.
Gesetzliche Haftpflicht à 8 Pfd. Sterl. = 8000 Pfd. Sterl.

Versicherung 1000 Tonnen	Das Schiff bezahlt an Schäden z. B. Pfd. Sterl.	Lloyd's-Klausel 1 (8-Pfd.-St.-Grenze) zahlt Pfd. Sterl.	Klausel 2 (Versicherungs-werth-Grenze) zahlt Pfd. Sterl.
per Tonne 4 Pfd. Sterl. 4000 Pfd. Sterl.	2 000	750	1 500
	4 000	1 500	3 000
	8 000	3 000	3 000
per Tonne 8 Pfd. Sterl. 8000 Pfd. Sterl.	2 000	1 500	1 500
	4 000	3 000	3 000
	8 000	6 000	6 000
per Tonne 16 Pfd. Sterl. 16 000 Pfd. Sterl.	2 000	1 500	1 500
	4 000	3 000	3 000
	8 000	6 000	6 000
	16 000 (auswärts)	6 000	12 000

Klausel 2.

(Die alte unbeschränkte Klausel, sog. Londoner Klausel.)

Während Klausel 10 die Haftpflicht für die Schäden „irgend einer (jeder) anderen Person“ deckt, sind nach Klausel 2 nur die Schäden versichert, welche an die „im anderen Schiffe oder dessen Fracht, Gütern oder Effekten interessirte Person“ gezahlt sind.

Ist also durch die Kollision mit einem anderen Schiffe eine Kollision dieses anderen Schiffes mit einem dritten Schiffe verursacht, so haftet der Versicherer für den Ersatzanspruch des dritten Schiffes gegen das andere nach Klausel 10, aber nicht nach Klausel 2, da jenes dritte Schiff nicht mit dem versicherten Schiffe in Kollision gewesen ist.

Klausel 3.

Der Kreis der Haftpflichtsgläubiger des Versicherten in Folge von Kollision ist unbeschränkt, umfasst also die Rheder des anderen Schiffes, die fremden Fracht- und Ladungsinteressenten, sowie die Eigenthümer der Ladung und Reiseeffekten an Bord des versicherten Schiffes, falls die Haftung gegenüber den letzeren nicht durch die Konnossementsklauseln ausgeschlossen ist.

Klausel 5.
(Die alte Glasgower Klausel.)

Wie in Klausel 10, 2 und 3 ist der Umfang der ersatzpflichtigen Schäden nur durch den Werth des versicherten Schiffes beschränkt und derselbe Werth gilt als Kontributionsbasis.

Die versicherten Schäden sind nicht die Ansprüche der „in dem fremden Schiff etc. interessirten Personen", sondern die Ansprüche wegen Beschädigung etc. des „anderen Schiffes etc. selbst". Sie umfassen also nicht die Haftung für die indirekten Folgen der Kollision, z. B. den Erwerbsverlust durch Stillliegen. Tod und Körperverletzung sind zwar nicht durch den Wortlaut, aber doch dem Sinne nach ausgeschlossen.

Eine Vereinbarung über die Prozesskosten fehlt, dieselben gehen demnach nicht zu Lasten des Versicherers.

Klausel 9.
(Lloyds-Klausel vom 17. Juli 1883.)

Umfang der ersatzpflichtigen Schäden ist der Werth des versicherten Schiffes.

Kontributionsbasis ist der Werth des versicherten Schiffes oder die Policentaxe, falls diese nämlich grösser (höher) ist.

Der „Werth des versicherten Schiffes" ist natürlich nicht der versicherte, sondern der versicherbare, d. h. der wahre Werth.

In den übrigen Klauseln dagegen bedeutet „der Werth des versicherten Schiffes": den Versicherungswerth, d. h. den versicherten Werth (die Taxe).

Denn er ist dort die Basis der Proportionalhaft des Versicherers.

Diese Klausel 9 begünstigt den Versicherten, insofern sie keinen Abzug wie nach Klausel 1 (8 Pfd. Sterl. Beschränkung) zulässt, und sie begünstigt den Versicherer, insofern sie jeden Anspruch über den wahren Werth hinaus ausschliesst.

Diese Klausel ist eine Quelle des Streites darüber, ob der wahre Werth grösser oder kleiner als der versicherte Werth ist, sowie darüber, nach welchem Zeitpunkt der wahre Werth zu bemessen ist (und nach welchem Ortswerthe)?

Soll bei einer Zeitversicherung der wahre Werth zu Anfang des Risikos, bei Beginn der Reise, auf welcher die Kollision eintrat, oder zur Zeit unmittelbar vor der Kollision in Anschlag kommen?

Wahrer Werth	Pfd. Sterl.	15 000
Deklarirter Werth	„ „	10 000
Schäden	„ „	12 000
Wenn 15 000 bezahlen 12 000, so müssen 10 000 bezahlen 8 000,		
davon $^3/_4$	Pfd. Sterl.	6 000
Nach der alten Glasgower Klausel (No. 5) wären zu zahlen	Pfd. Sterl.	7 500

Klausel 10.

(Die neue unbeschränkte Klausel).

1. Grund des Inkrafttretens der Klausel: Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe.
2. Natur der versicherten Schäden: die vom Versicherten zu leistende Schadensersatzsumme, ausgenommen:
 a) die gesetzliche Haftung für Entfernung von Hindernissen;
 b) die Haftung für Beschädigung von Häfen, Quais, Dämmen, Bohlwerken etc.
 c) die Haftung für die eigene Ladung und die Engagements des beschädigten Schiffes;
 d) die Haftung für Tod und Körperverletzung.

Also: die Schäden des anderen Schiffes,
die Schäden der Ladung und Effekten an Bord des anderen Schiffes,
die Verluste an Fracht- und Passagegeldern des anderen Schiffes,
soweit die Haftung des versicherten Rheders reicht, d. h. bei beiderseitiger Schuld: der Saldo der beiden Schadenshälften.

3. Umfang der ersatzpflichtigen Schäden: Werth des versicherten Schiffes, d. h. der Versicherungswerth in jedem einzelnen Falle einer gesonderten Haftpflicht des Versicherten.
4. Vergütungsproportion, d. h. Verhältniss (Antheil) der vom Versicherer zu vergütenden Ersatzsumme zu (von) der vom Versicherer geleisteten Zahlung:
 $^3/_4$ der vom Versicherten gezahlten Summe.
5. Basis der Kontribution: Maximalhaftung (excl. Kosten): Versicherungswerth.
6. Kosten: Schriftliche Einwilligung der Versicherer in die Prozessführung des seine Haftpflicht bestreitenden (beklagten) Versicherten.

Klausel 11 (cross liability).

Der Zweck dieses Zusatzes der Kreuzhaftung ist:

die Wirkung der Entscheidung in Sachen Balnacraig c./a. Karo (The London S. S. Owners' Mutual Insurance Association Limited c./a. The Grampian S. S. Company Limited)

zu neutralisiren und an Stelle des durch dieses Urtheil aufgestellten Prinzips der „einfachen Haftpflicht“ dasjenige der „kreuzweisen Haftpflicht“ aufrecht zu erhalten.

Eine Illustration der Bedeutung des letzteren Prinzips ergiebt das folgende Beispiel (von Owen):

Kollision der Schiffe A und B.

Beide sind schuldig. Jedes hat die Hälfte des Verlustes des anderen zu bezahlen.

Der Verlust eines jeden beträgt 1500 Pfd. Sterl., nämlich

Materieller Schaden		1000 Pfd. Sterl.
Brachliegen		500 „ „

Die Ausgleichung ist folgende:

Von den Versicherern zu ersetzende besondere Haverei		1000 „ „
Davon ab: Die vom Rheder des anderen Schiffes (nominell) bezahlte Hälfte		500 „ „
		500 Pfd. Sterl.
Die (nominell) vom Rheder des anderen Schiffes bezahlte Hälfte des Liegegeldes (für Brachliegen)		250 „ „
Die (nominell) an den Rheder des anderen Schiffes zu zahlende Hälfte des Schadens des anderen Schiffes von 750 Pfd. Sterl. wird ersetzt, wie folgt:		
gemäss der Kollisionsklausel $^3/_4$	562 Pfd. St. 10 s.	
vom Schutz-Klub $^1/_4$. . .	187 „ „ 10 „	750 „ „
Ersetzter Totalbetrag . .		1500 Pfd. Sterl.

Obiges ist das Resultat der „kreuzweisen Haftpflicht“.

Nach dem Prinzip der „einfachen Haftpflicht“ ist der einzige etwaige Betrag, welchen der Versicherte „zu bezahlen verpflichtet ist“, derjenige, um welchen die Hälfte des Schadens des anderen Schiffes die Hälfte des Schadens seines eigenen Schiffes übersteigt. Erleiden z. B. beide Schiffe einen gleich grossen Schaden, so findet überall keine „Zahlung“ statt. Daher erhält im obigen Beispiel jeder Rheder von seinem Versicherer die 1000 Pfd. Sterl. materiellen Schaden (besondere Haverei) ersetzt und verliert die 500 Pfd. Sterl. Liegegeld, da das Brachliegen nicht durch die Police gedeckt ist.

Nichts ist „gezahlt“ im Sinne der Klausel nach der Auslegung derselben in jenem Urtheil und folglich kann nichts auf Grund der Klausel ersetzt verlangt werden.

Im Hinblick darauf, dass die Schutzklubs, statt obige Entscheidung willkommen zu heissen, unverzüglich ihre Bedingungen geändert haben, so dass dieselben den status quo ante wiederherstellten, erhebt sich die Frage, warum denn überhaupt der Fall zur gerichtlichen Entscheidung verstellt ist.

Tabelle (von Mc. Arthur)

der vergleichsweisen Resultate der Dispachirung von Ansprüchen aus Kollisionsschäden nach Maassgabe von sechs der verschiedenen Kollisionsklauseln. Registertonnengehalt jedes Schiffes 1000 Tonnen. Maximalhaftpflicht jedes Schiffes 8000 Pfd. Sterl. (für Sachbeschädigung nach britischem Recht). Versicherter Betrag auf jedes Schiff = Policentaxe.

Fall	Policentaxe	Wahrer Werth	Effektive Rhederhaftpflicht	Ersatzpflichtige Beträge auf Grund Klausel 2, 3, 5, 10	Klausel 1	Klausel 9
	Pfd. St.	Pfd. St.	Pfd. St.	Pfd. St. s. d.	Pfd. St. s. d.	Pfd. St. s. d.
1	4 000	6 000	100	75 — —	37 10 —	50 — —
2	4 000	6 000	1 000	750 — —	375 — —	500 — —
3	4 000	6 000	4 000	3 000 — —	1 500 — —	2 000 — —
4	4 000	6 000	8 000	3 000 — —	3 000 — —	3 000 — —
5	4 000	4 000	100	75 — —	37 10 —	75 — —
6	4 000	4 000	1 000	750 — —	375 — —	750 — —
7	4 000	4 000	4 000	3 000 — —	1 500 — —	3 000 — —
8	4 000	4 000	8 000	3 000 — —	3 000 — —	3 000 — —
9	6 000	4 000	100	75 — —	56 5 —	75 — —
10	6 000	4 000	1 000	750 — —	562 10 —	750 — —
11	6 000	4 000	4 000	3 000 — —	2 250 — —	3 000 — —
12	6 000	4 000	8 000	4 500 — —	4 500 — —	3 000 — —
13	8 000	8 000	100	75 — —	75 — —	75 — —
14	8 000	8 000	1 000	750 — —	750 — —	750 — —
15	8 000	8 000	4 000	3 000 — —	3 000 — —	3 000 — —
16	8 000	8 000	8 000	6 000 — —	6 000 — —	6 000 — —
17	10 000	12 000	100	75 — —	75 — —	62 10 —
18	10 000	12 000	1 000	750 — —	750 — —	625 — —
19	10 000	12 000	4 000	3 000 — —	3 000 — —	2 500 — —
20	10 000	12 000	8 000	6 000 — —	6 000 — —	5 000 — —
21	12 000	10 000	100	75 — —	75 — —	75 — —
22	12 000	10 000	1 000	750 — —	750 — —	750 — —
23	12 000	10 000	4 000	3 000 — —	3 000 — —	3 000 — —
24	12 000	10 000	8 000	6 000 — —	6 000 — —	6 000 — —

Klausel 12.

Vorausgesetzt ist z. B., dass beide Schiffe den gleichen Schaden leiden.

Nach dem System der sog. Ueber-Kreuz-Haftung zahlen alsdann die Casco-Versicherer, die Kollisions-Versicherer und der Protection Club $1/2$ von dem, was sie zu zahlen hätten, wenn das versicherte Schiff die alleinige Schuld an der Kollision trüge. Das gilt für den Schiffsschaden und für den Verlust durch das

Stillliegen während der Reparatur. Die Rheder erhalten 1/2 dieser Stillliege-Kosten.

Nach dem System der Einzel-Haftung erleiden alsdann die Casco-Versicherer und Rheder genau denselben Verlust, wie wenn ihr Schiff allein die Kollision verschuldet hätte, während die Kollisions-Versicherer und der Protection Club von der Haftpflicht frei sind, wie wenn das versicherte Schiff an der Kollision unschuldig wäre.

Ein Wechsel in der gegenseitigen Höhe der Schäden ändert natürlich diese Proportion, aber nicht das Vertheilungs-Prinzip.

I. Verhältniss der verschiedenen Versicherer zu einander.

A erleidet Schäden an seinem Schiff in Höhe von 1000 Pfd. Sterl. }
B erleidet Schaden an seinem Schiff in Höhe von 1000 „ „ } 2000 Pfd. Sterl.

a) Ein Schiff allein hat die Schuld, z. B. das des A.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen den Schaden des A an seinem Schiff	1000 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des A bezahlen 3/4 des Schadens des B	750 „ „
Der Protection Club des A bezahlt 1/4 des Schadens des B	250 „ „
	2000 Pfd. Sterl.

Also: Die Casco-Versicherer, Die Kollisions-Versicherer, Der Protection Club } des B sind frei von ihrer Haftpflicht. Umgekehrt ist es, wenn B's Schiff die alleinige Schuld an der Kollision trägt.

b) Beide Schiffe haben Schuld.

1. Kreuz-Haftung.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen 1/2 des Schadens des A	500 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des A bezahlen 3/4 von 1/2 des Schadens des B	375 „ „
Der Protection Club des A bezahlt 1/4 von 1/2 des Schadens des B	125 „ „
	1000 Pfd. Sterl.

Die Casco-Versicherer des B bezahlen 1/2 des Schadens des B	500 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des B bezahlen 3/4 von 1/2 des Schadens des A	375 „ „
Der Protection Club des B bezahlt 1/4 von 1/2 des Schadens des A	125 „ „
	1000 Pfd. Sterl.

Also: Die Versicherer von A und B bezahlen 1/2 von dem, was sie zu bezahlen gehabt hätten, wenn das von ihnen versicherte Schiff die alleinige Schuld an der Kollision getragen hätte.

2. Einzel-Haftung.

Da der Schaden von A und B als gleich gesetzt ist, so fehlt ein Schadens-Saldo.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen den Schaden des A	1000 Pfd. Sterl.
Die Casco-Versicherer des B bezahlen den Schaden des B	1000 „ „
	2000 Pfd. Sterl.

Also: Die Kollisions-Versicherer und der Protection Club des A und des B bezahlen nichts.

Die Casco-Versicherer des A und des B stehen sich gerade so, als wenn das von ihnen versicherte Schiff die alleinige Schuld an der Kollision gegetragen hätte.

Dagegen die Kollisions-Versicherer und der Protection Club des A und des B stehen sich gerade so, als wenn das von ihnen versicherte Schiff gar keine Schuld an der Kollision getragen hätte.

II. Verhältniss der verschiedenen Versicherer und Rheder zu einander.

A erleidet Schäden an seinem Schiffe in Höhe von	1000 Pfd. Sterl.	1500 Pfd. Sterl.
verliert durch das Stillliegen während der Reparatur	500 „ „	
B erleidet Schäden an seinem Schiffe in Höhe von	1000 Pfd. Sterl.	1500 Pfd. Sterl.
verliert durch das Stillliegen während der Reparatur	500 „ „	
		3000 Pfd. Sterl.

a) Ein Schiff allein hat die Schuld, z. B. das des A.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen den Schaden des A an seinem Schiffe	1000 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des A bezahlen $^3/_4$ des Schadens des B und des Verlustes des B durch das Stillliegen	1125 „ „
Der Protection Club des A bezahlt $^1/_4$ des Schadens des B und des Verlustes des B durch das Stillliegen	375 „ „
Der Rheder A trägt seinen eigenen Verlust durch das Stillliegen	500 „ „
	3000 Pfd. Sterl.

(Umgekehrt ist es, wenn B's Schiff die alleinige Schuld an der Kollision trägt.)

b) Beide Schiffe haben Schuld.

1. Kreuz-Haftung.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen 1/2 des Schadens des A	500.—	Pfd. Sterl.	1500 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des A bezahlen 3/4 von 1/2 des Schadens des B	562.10	„ „	
Der Protection Club des A bezahlt 1/4 von 1/2 des Schadens des B	187.10	„ „	
Der Rheder A trägt 1/2 seines eigenen Verlustes durch das Stillliegen	250.—	„ „	
Die Casco-Versicherer des B bezahlen 1/2 des Schadens des B	500.—	„ „	1500 Pfd. Sterl.
Die Kollisions-Versicherer des B bezahlen 3/4 von 1/2 des Schadens des A	562.10	„ „	
Der Protection Club des B bezahlt 1/4 von 1/2 des Schadens des A	187.10	„ „	
Der Rheder B trägt 1/2 seines eigenen Verlustes durch das Stillliegen	250.—	„ „	
			3000 Pfd. Sterl.

Also: Die Versicherer des A und des B bezahlen 1/2 von dem, was sie zu bezahlen gehabt hätten, wenn das von ihnen versicherte Schiff die alleinige Schuld an der Kollision getragen hätte, und die Rheder A und B erhalten 1/2 ihres Verlustes durch das Stillliegen ersetzt.

2. Einzel-Haftung.

Da der Schaden und Verlust von A und B als gleich gesetzt sind, so fehlt es an einem Schadens-Saldo.

Die Casco-Versicherer des A bezahlen den Schaden des A	1000 Pfd. Sterl.	2000 Pfd. Sterl.
Die Casco-Versicherer des B bezahlen den Schaden des B	1000 Pfd. Sterl.	
Die Rheder A und B tragen ihren eigenen Verlust durch das Stillliegen, d. h. jeder 500 Pfd. Sterl., zusammen		1000 „ „
		3000 Pfd. Sterl.

Also: Die Rheder A und B und ihre Casco-Versicherer stehen sich gerade so, als wenn ihre Schiffe die alleinige Schuld an der Kollision getragen hätten.

Dagegen die Kollisions-Versicherer und der Protection Club von A und B stehen sich gerade so, als wenn die von ihnen versicherten Schiffe gar keine Schuld an der Kollision getragen hätten.

Klausel 13.

(Die Liverpooler volle Kollisionsklausel.)

Sie kombinirt die Bedingungen der gewöhnlichen Kollisionsklausel mit denen der Police eines Schutzvereines, die Schäden werden ohne den üblichen 25 prozentigen Abzug vergütet.

Sie deckt die Schäden durch Kollision nicht nur mit einem anderen Schiffe, sondern auch mit sonstigen schwimmenden oder festen Bauwerken oder überhaupt schwimmenden Gegenständen, und zwar sowohl die Schäden der Personen und Güter an Bord des versicherten wie die an Bord des anderen Schiffes.

Sie deckt endlich die Schäden der Personen und Güter an Bord des anderen Schiffes durch ungehörige Navigirung des versicherten Schiffes, auch wenn keine Berührung der beiden Schiffskörper stattfand.

Sachregister.

A.

Abandon, Natur des 1163.
— Recht zum 1162.
Abblasen des Dampfes 298. 532.
Abbrassen 51. 53.
Abfallen 47. 75. 321.
Ablenkung, örtliche 27.
Absetzen des Schiffes 128.
Absorption des Lichtes 234.
Abtrift 26. 27. 39. 373.
Abtriftswinkel 86. 89. 487.
Abweichen 362. 369. 496. 501. 832 865.
Achterlastig 95. 118.
actiones 937 ff.
Activa 939.
admiralty knot 28.
Aegypten, Handelsgesetzbuch von 1041.
Aequatorminute 28.
Altdeutsches Recht 1026 ff.
Altona 594.
Amsterdamer Börsenkonditionen 1173. 1205 ff.
Amsterdam, Gewohnheiten von 964.
Analogie 546.
Anbrassen 52. 53.
Ancona, Seerecht von 951.
Angelleine 122. 478.
Anholer 124.
Anker 119.
— Aufdrehen, Auftornen am 272. 548. 774.
— auf und nieder 122. 272.
— Ausbringen der 120.
— -Boje 144.
— durchgesetzter 143.
— Fallenlassen der 121.
— Hinlaufen über den 272.
— klar zum Fallen 122. 374.
Anker, Liegen vor 271. 548.
— nieder 121.
— -Platz 141.
— -Regeln 141.
— Reiten vor 121.
— schleppender 120. 121. 257.
— -Signal 774.
— -Tau 144.
Anluven 47. 75.
Annäherung, gefährliche 315. 340. 419. 433. 460. 497.
Anrojen 43.
Antwerpener Police 1181.
Anziehen 129.
Apenrade 590.
Aquilia, lex 1015 ff. 1028.
Arabisches Recht 954. 1025.
Arbeitstheilung, Prinzip der 418 ff.
Archimedische Schraube 61.
Argentina, Handelsgesetzbuch von 1042.
argumentum a contrario 546. 548.
Atmosphäre 55.
Aufkneifen 353. 381. 548. 780. 853.
Auflaufen 120. 351.
Aus-dem-Ruder-Laufen 129.
Ausguck 371. 504. 864.
Auslegung 546.
Ausrüstung 127.
Ausscheeren 120.
Australische Cargopolice 1189.
— Cascopolice 1189.
Aussenbug 89.
Aussendrehung 450 ff.
Austernfischerei 477.
Ausweichen 134. 324. 334. 336. 426. 431 ff. 865. 867.
Ausweichetaktik 372. 444. 865.
Avertissementssignal 473.

B.

Backbord 72.
Backbordbug 50. 52.
— -Hals 50. 52. 318.
— -Halser 320. 440. 445. 448. 455. 495.
— -Raumwinder 322. 442. 446. 448. 454.
— -Ruder 71.
— — -Acte, die englische 155.
— -Schooten 50.
— -Seite 72. 229.
Backbordsgier 119.
Backbrassen 53. 474.
Backen und Füllen 257.
Backhalsen 76.
Backstagsweise 50.
— -Wind 50. 427.
Balanceruder 67.
Basiliken 948.
Baum 123.
Baumen 43.
Baumschleppnetz 123.
— -Segel 46. 51.
Beaufort-Skala 28. 29.
Begegnen 133.
Begriffsentwickelnde Rechtssätze 542.
Beidrehen 47. 296. 376. 474. 494. 866.
Beiliegen 298. 376.
Beimwinder 316. 422 ff. 462. 865.
Beim-Wind-segeln 50.
Beinahe, Legalinterpretation von 160. 325. 329.
Beistandspflicht 385. 853. 887.
Bejahende Rechtssätze 541.
Belfast 696.
Belgien, Handelsgesetzbuch von 1046.
Bereicherung 1022.
Bergen, Gesetz von 980.
Bergungsdampfer 774.
Bergungsgesellschaften 933.
Besahn 47. 495.
Beschädigungen 127.
Besegelung der Dampfer 773.
Bewachsen des Schiffsbodens 516.
Bewegungsfaktoren 1.
Beweislast 549.
Biegeprobe 526.
Bilbao, Verordnung von 1000.
Binnenschifffahrtsgesetz, deutsches 1039.
Blankettgesetz 215.
Blaufeuer 395.
Blexen 617.
Blinkfeuer 395.
Böller 509.
bonus paterfamilias 1027.
Bord 72.
— -Lichtersystem 809.
— -Regel für Dampfer 333. 336. 425. 443. 496.
Bosporus 690.
Brails 123.
Brake 618.
Brandung 36.
Brasilianische Küstengewässer 744.
Brasilien, Handelsgesetzbuch von 1048.
Brassen 53. 318.
Brefock 45.
Breiter Wind 50.
Bremen 625.
Bremerhaven 627.
Bremer Plan 1169.
Bremisches Seerecht 971.
Bridgewater-Kanal 702.
Brügge, Rothbuch von 969.
Bügel 123.
Bug 54. 75.
— -Schraube 66.
Bugsiren 125.
Bugweg 83. 90.
Burhave 617.

C.

Cammin 581.
Causalnexus 1016. 1018.
— Unterbrechung des 1019.
Catharina (Seeunfall) 913.
Châfiiten 956.
Chamberlain 532.
Chile, Handelsgesetzbuch von 1051.
Chilenische Küstengewässer 743.
China (Shanghai), Regulationen 1054.
Chinesische Regulationen 749.
Cimbria (Dampfer) 525. 531.
Club-Klauseln, englische 1194. 1196.
Clyde 697.
Colombia, Handelsgesetzbuch von 1056.
Colomb's Kritik an Gray 761.
Compound-System 56. 59.
Contrebrassen 53.
Convoi 138. 146.
Cork 699.
Costa Rica, Handelsgesetzbuch von 1056.

Credit 939.
culpa 943 ff. 1018.
Culpacompensation 1020.
Cumulirung der Kausalität 1019. 1024.
Cunard-Linie 303. 306. 309. 512.
Curaçao, Handelsgesetzbuch von 1103.
Cuxhaven 41.
Cypern, Gesetz von 948.

D.

Dämmerung 226.
Dänisches Seerecht 983.
Dänemark, Seehandelsgesetzbuch von 1060.
Damme, Urtheile von 963.
damnum injuria datum 1017.
Dampf als Erkennungszeichen 773.
— -Druck 54.
Dampferfahrgeschwindigkeit 60.
— -Nebelsignal 474.
Dampffahrkunst 483.
— -Kessel 905.
— -Schiff, Begriff von 224.
— -Spannung 54. 59.
Danmark-Missouri-Fall 853.
Danziger Schiffsrecht 975.
Davits 243.
dead slow 58.
Debet 939.
Deining 36.
Deinsen 257. 321.
Delikt 1016.
Demarkationslinien 349. 462.
Derivationswinkel 487.
Deutsche Binnenlandspolice 1170.
Deutsches Reichshandelsgesetzbuch 1031 ff.
— art. 452, 3: 1160.
Deutsche Verordnungen von 1863/81: 164 ff.
Diagonalleuchten 280.
Dicht am Wind 50.
Dienstverrichtungen 1159.
Dippen 37.
Distanz, als Gefahrsmoment 434. 453. 457. 486.
— als Unterscheidungsmaassstab 464. 499. 549.
dolus 943.
Donau 660.
Doppellichtersystem 769.
— -Schraube 61. 92.
— -Zwillingsschrauben 66.
Dorschfang 477.
double ended boats 66.
Drahtseilschifffahrt 126.
Drehfähigkeit 86. 87.
Drehkreis 85. 304. 491. 499.
Drehungskurve 86. 487.
— -Mittelpunkt 63.
— -Moment der Dampfer 84. 342. 487.
— — Segler 84.
— -Raum 78. 83. 88.
— -Seite 92.
— -Zeit 78. 83. 88.
Drehwirkung von Schraube und Ruder 81. 88.
Dreimeilenzone 210.
Dublin 700.
Dunkler Winkel 286. 328.
Durchbiegung 529.
Durchschnitt, Prinzip des 428. 493.
Dwars 50.
— -Peilung 435.

E.

Ebbestrom 38.
Eckernförde 589.
Ecuador, Handelsgesetzbuch von 1062.
Eider 591.
Eigenart der Schiffe 118.
Einbuchtungswinkel 487.
Einfallswinkel des Windes in das Segel 48. 51.
Einführungsgesetze zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuch 1037.
Einmischung 1022.
Eisen 123.
— deutsches zum Schiffsbau 531.
Elbe 634. 857.
Ellenserdammersiel 619.
Elsfleth 617.
Emden 599.
Ems-Fluss 598.
Enchhuysen, Gewohnheiten von 964.
Englische Cargopolicen 1185.
— Cascopolicen 1190. 1207 ff.
— Seegesetze über Rhederhaftpflicht 1001 ff.
Entgegenkommen 133.
Enunciative Worte 542. 544.
Ergänzungswasser 63. 65.

Erhebliche Gefahr 387.
Erlaubende Rechtssätze 543.
Ersatz 945.
— -Anspruch 1020.
Este-Fluss 596.
Etmal 28.
Evolutionsbogen 85. 90.
— -Diameter 88. 304.
Exkulpationsbeweis 540. 550. 1027.
Expansion 56. 59.

F.

Fahrgeschwindigkeit 225. 485. 504. 806.
— im Nebel 305. 306. 308. 311. 312. 485. 866.
Fahrregeln, Grundlagen und Motive 417.
— die ersten gesetzlichen 153.
— die ersten internationalen 159.
— in Küstengewässern 147.
— zu Lande 148.
— im Mittelalter 144.
— rechtliche Natur 539.
Fahrrinne 356.
Fahrt, behaltene 361. 413. 865.
— durchs Wasser 228. 268. 779.
— in: 224. 228. 268. 295. 397. 503.
— Küsten-, kleine, grosse 879.
— -Minderung 338. 345. 426. 458.
— -Strom 65. 77. 79.
— über Grund 228. 268. 779.
— -Verlust 83. 85.
Fahrwasser, enges 337. 349. 354. 507. 857. 867.
Fallgeschwindigkeit 40.
Farbe, weiss, roth, grün 231.
Farbenblindheit, 505.
Fedderwarden 617.
Fernsignal 393.
Feuerung 510.
Finnland, Seehandelsgesetzbuch von 1065. 1158.
Fischerlichtersystem 161. 163. 276. 280. 775.
Fjord 355.
Flach Wasser 143.
Flackerfeuer 274. 283. 775.
— -System 769.
Flaggenrecht 896.
Flandern, Wasserrecht von 969.
Fleeth-Reep 123.
Flensburg 589.
Fliegende Schooten 50.
Flussordnung 382.
— -Regel 355.
— -Strömung 38. 40.
Forderungsrecht 936 ff. 1021.
Fracht 935.
Franchisen 1205.
Frankreich, Handelsgesetzbuch von 1067.
Französische Policen 1182—1184.
Freipassiren 542.

G.

Gaffel 26. 51.
Gaien 256.
Gang 75.
— guter 76.
— schlechter 76.
Gatt, liegen im 95.
Gebietende Rechtssätze 544.
Gebot 541.
Gebote, die zehn 864.
Gefälle 40.
Gegenschlagbug 76.
Gefahr 343. 387. 432.
— Sitz (Ursprung, Ort) der 452 ff.
— des Zusammenstossens 315.
Gemeines Recht 545.
Generalklausel 371.
— -Kurs 27.
Genueser Police 1178.
Gerade entgegengesetzt 324.
Geschlepptes Schiff 377.
Geschwader 138. 146. 369. 1118.
Geschwindigkeit, scheinbare 41.
— wirkliche 41.
Gesichtsfeld des Auges 233.
gestio 1021 ff.
Gewerbebetrieb 877.
— -Konzession 898.
Gewinn 940.
Gewohnheitsrecht 545.
Giecksegel 45.
Gieken 323.
Giepen 119.
Gieren 118. 119. 133. 258. 325. 328. 330. 439. 465.
Gierschlag 119.
Gissung des Kurses 436. 462.
Glasgower Klausel 1193. 1211.

Gleichgewichtslinie 39.
— -Winkel 38.
Gleichlastig 95.
Glückstadt 594.
Gotlandsches Wasserrecht 975.
Gradeintheilung 11.
Grágás 979.
Gray's Erläuterungen 761.
— Verse 864.
Greeptauswind 50.
Griechenland, Handelsgesetzbuch von 1069.
Grossbritannien, Handelsgesetzbuch von 1070.
Grundleine 122. 477.
— -Logge 40.
— -Netz 123. 477.
— -Tau 123.
Grundursache 1019.
Guatemala, Handelsgesetzbuch von 1082.
Gulathingslag 979.

H.

Hacke 66.
Hafeneinfahrt, Lage der 41.
Hafenordnung 382. 550 ff.
Haff, Frisches und Kurisches 551.
Haftgüter 935.
Haftung 932 ff. 942. 1030. 1057.
— gewerbepolizeiliche 899.
Haftungsarten 871.
Haïti, Handelsgesetzbuch von 1085.
Hákonárbók 980.
Halbe Kraft 58.
Halber Wind 50. 322. 441. 784.
Hals 50. 53. 54. 318.
Halsen 75. 83. 271. 455.
Haltepflicht 388.
Hamburg 637.
— Amerikanische Packetfahrt - Aktien-Gesellschaft 538.
— Assekuranz- und Havereiordnung 978.
— Gerichtsordnung und Statuten 974.
Hamburger Plan 1167.
— Seerecht 972.
Handlaternen 270.
— -Leine 122. 478.
Hanefiten 957.
Hanseatisches Seerecht, revidirtes 977.
Harburg 595.
havre 1068.
Havreser Police 1182.
Heathcote's Lichterstellung 770.
Hecklicht 285. 775. 784.
— -Schraube 66.
— -Weg 83. 84.
Heiligenhafen 584.
Heizergewerbe 857.
Helm 66.
Heringsfang 477.
Hexabiblos 949.
Hieven 323.
Hochdruckmaschine 55.
Hörweite der Schallsignale 289.
Hohenstaufen-Sophie (Kollisionsfall) 834.
Holyhead 700.
Honduras, Handelsgesetzbuch von 1087.
Hooksiel 620.
Hookwant 122.
Horizontallichtersystem 809.
Horumersiel 620.
Hülfeleistungsgesetz
§ 1: 385.
§ 2: 389. 547.
— -Pflicht 265.
Hull 701.
Humber 701.
Husum 590.

I.

in fraudem legis 547. 548.
Inhausersiel 620.
Inkulpationsbeweis 540. 550.
Innendrehung 450 ff.
Instruktionen 511.
Interesse 939 ff. 945.
— -Leistung 945.
Interessenanspruch 940.
Interkardinalstriche 11.
Internationales Recht 214.
Intervalle der Schallsignale 475.
Italien, Handelsgesetzbuch von 1091.
Italienische Police 1178.
Itzehoe 594.

J.

Japan, Handelsgesetzbuch von 1155.
Járnsida 980.
Jonsbok 981.
Jüdisches Recht 1024.

K.

Kabel 29.
Kabeljaufang 477.
Kardinalstrich 11.
Kauffahrteischiff 873. 896. 908.
Kentern 127.
Kesselspannung 56.
Ketten 67.
— -Schleppschifffahrt 126.
Kettestechen 120.
Kiel (Stadt) 585.
Kiel, Liegen auf ebenem 95.
Kingston-upon-Hull 701.
Klassifikationsbedingungen 520. 528.
Klassifizirung der faktischen Verhältnisse 759.
Klauen 123.
Klick 66.
Knoten 28.
Königsberg 555.
Kohlenverbrauch 57. 58. 59.
— -Zieher, Arbeitsquantum 862. 924.
— — Gewerbe 857. 862.
Kollisionslinien 811.
— -Verhütungstaktik 453 ff. 474.
— -Winkel 812.
Kommissivdelikt 541.
Kompassrose 11.
— Ablesungsarten 22.
Kondensation 55.
Konstruktion, juristische 932.
Konsulat der See 952.
Kopenhagener Konvention 1175.
Kopfsteuerung 67.
Koppelkurs 27. 76.
Krängung 118.
Kraft, bekommene 49.
— treibende 49. 65.
Krahnbalken 50.
Kreisdurchmesser 88.
— -Lauf 84.
— -Läufe von Kriegsschiffen 96 ff.
Kreuzen (Segeln) 53. 75.
— (Kurs) 133. 549.
Kreuzhaftungs-Klausel 1215.
Kritik des Strassenrechts 759 ff.
Krümmungsbahn 83. 90.
Küstengewässer 218. 392. 931.
Kundgebungspflicht 390.
Kurre 123.
Kurrbaum 123.
— -Klauen 123.
— -Leine 124.
— -Spring 123.
Kursänderung 86. 136. 372. 450. 497.
— präparatorische 449.
Kurs, angelegener 26. 40. 373.
Kursanzeige durch die Lichter 768 ff. 814.
Kurs, behaltener missweisender 27. 40. 360.
— gehaltener 360.
— gesteuerter (scheinbarer) 26. 40. 373.
— -Gissen nach Peilung 438. 471.
— -Halten 430. 496. 500.
— -Halter 339. 359. 413. 496.
— -Kreuzung 333. 352. 456. 488.
— -Linie, Schneiden der 367.
— rechtweisender gesteuerter 27.
— wahrer (rechtweisender behaltener) 27.
— -Signal (-Aenderungssignal) 347. 473. 776.
— -Signalisirung 329. 498. 781.
— -System, nordamerikanisches 349.

L.

Ladung 935.
Lägel 225.
Längenmaasse 31.
Längsseits schleppen 126. 259.
Längsverband 527. 529.
Lafwindigkeit 46. 95.
Laienelement im Seeamt 921.
Landesrecht 383.
Langgebautes Schiff 118.
Langsam fahren 58.
Lateinische Segel 44. 52.
Laternen 237.
— Dänische Verordnung über 253.
— Englische Verordnung über 237.
— Oesterreichisch-ungarische Verordnung über 246.
Laviren 53.
Lebendes Werk 38. 528.
Leck 127.
Leebrassen 51. 53.
Leebug 76.
Leegierigkeit 46.
Leer 600.
Leesegel 507.
Leeseite 53.
Leestrom 121.

Legalinterpretation 542.
Leistung 936.
lex Aquilia 1015 ff. 1028.
Licht, weiss, roth, grün 231. 770.
— dunkle Partien im 232. 398.
— -Blitzsystem 769.
Lichterführung, heutige 225. 465.
— im Alterthum 137.
— im Mittelalter 139.
Lichter, geführte und gezeigte 471.
— -Placirung 471. 768. 770.
— -Sectorensystem 769. 809.
— -System, Einführung des heutigen 156.
— — für Fischer 161.
— -Wechsel 456. 488.
Lichtschirme 494.
— -Stärken (roth und grün) 235. 472. 493. 807.
— -Winkel 286. 470. 771.
Linksschlagende Schraube 62. 82. 342.
Literatur, juristische 4.
— nautische 2.
Liverpooler Klausel 1190. 1209.
— volle Klausel 1201. 1217.
Lloyd's Klausel, alte beschränkte 1190. 1209.
— — unbeschränkte 1191. 1210.
— — von 1883: 1197. 1211.
— — von 1885: 1198.
— — von 1888: 1199. 1212.
— — von 1890: 1199. 1213.
— — von 1894: 1200.
Logge 40.
Londoner Dampfschiffsrheder, Versicherungsbedingung 1195.
Lootse 904. 934.
Lootsenfahrzeug 273. 381. 502. 775. 784.
— -Regeln, nordamerikanische 734.
— -Reglement, russisches 730.
— -Signale 275. 394.
— -Station 274.
Lothen 376.
Lübeck 620.
Lübisches Seerecht 970.
Luken 128.
Luvbrassen 52. 53.
— -Gierigkeit 45. 95.
— -Raumwinder 322.
— -Seite 53.
— -Strom 121.

M.

Mässige Geschwindigkeit 277. 494.
Makrelenfischerei 477.
Malaiisches Recht (Malaca) 961.
Malêkiten 955.
Manchester-Kanal 702.
Manöverirfähigkeit von Doppelschraubendampfern 93.
— von Kriegsdampfschiffen 96 ff.
— von Schiffen 486.
Manöverirunfähiges Schiff 127. 261. 264. 773. 783.
Manövertabelle 373. 492.
Mariensiel 620.
Marseiller Police 1183.
Maschinenarbeit 57.
— -Regel 338.
Maschinist 903.
Mastenlinie 326.
Materialstärken (Eisenschiffbau) 520.
Maximalsumme, Haftung bis zur 1164.
Meile, geographische 28.
—, See- 28.
Meilenmaasse 32.
Meldewesen 919.
Memel 553.
Menschenleben, Verlust bei Collisionen 535.
Meridianminute 28.
Mersey 704.
Metersystem 30.
Mexico, Handelsgesetzbuch von 1093.
Mexikanische Nebelsignalordnung 741.
Missouri-Danmark-Fall 853.
Missweisung 27.
— gültige 27.
— richtige (reine) 27.
Mitschlagbug 76.
Mitschuld 1019.
Mitternachtsonne 227.
Monaco, Handelsgesetzbuch von 1096.
Montenegro, Seehandelsgesetzbuch von 1097.
Motive 549.
Muhrsee 36.
Mund 123.

N.

Nachfieren 121.
Nachlässigkeitsklausel 1159.
Nachreiten 123.

nautical league 28.
— mile 28.
Nebel 293.
—, Fahren im 343. 777.
— -Horn 288.
— -Signale 409. 473. 776. 866.
Nebelsignalordnung, Mexikanische 742.
— Schwedische 721.
negotium alterius 1021.
negotiorum gestorum, actiones 1021.
Netzfleth 123.
Neufundland (Nebel und Eis) 303.
Neufundlandsbank 514.
Nicaragua, Handelsgesetzbuch von 1098.
Niederdruckmaschine 55.
Niederlande, Handelsgesetzbuch von 1099.
Niederländisch-Indien, Handelsgesetzbuch von 1103.
Nietung 525.
Nordamerika, Gesetze 1012.
Nordamerikanische Cargopolice 1187.
— Cascopolice 1189.
— Küstengewässer 731.
Norddeutscher Lloyd 538.
Nordseefischereikonvention 479.
Normalkerzen 235.
Normalsatzsystem 1164.
Norwegen, Seehandelgesetzbuch von 1104.
Norweger Plan 1173.
Norwegische Küstengewässer 719.
Nothruder 127. 268.
Nothsignale 393. 395.
Noth- und Lootsensignalordnung
§ 1: 391.
§ 2: 392.
§ 3: 394.
§ 4: 394.
§ 5: 395.
Nothstand 362. 411. 433. 1017. 1018. 1023.
noxae datio 1030.

O.

Oberflächenkondensator 59.
Oesterreich-Ungarn, Seehandelsgesetzbuch von 1107.
Oesterreich-Ungarische Police 1170.
Offene Halsen 50. 53.
Offenes Fahrzeug 282.
Oleron, Seerecht von 962.
Omissivdelikt 541.
Ordonnance de la marine 999.
Ordonnanz Karl V. 965.
— Philipp II. 966.
— von Rotterdam 967.
Ouse 701.

P.

Paddeln 44.
Paralleler Kurs 325. 331. 372. 381.
Paraguay, Handelsgesetzbuch von 1107.
Pardunen 50.
Pariser Police 1182.
Partikularrecht 545.
Passagiere, Wecken der 510.
Passiva 939.
Patententziehung 899. 911.
Patentscheibe 67.
peculio tenus 1030.
Peene-Fluss 581.
Peilung 435. 486.
Peilungstäuschung 329. 462.
— -Wechsel 411. 415. 443. 449. 458.
Peru, Handelsgesetzbuch von 1110.
Petersburger Seekanal 725.
Pferdekraft, effektive 57.
— indizirte 56.
— nominelle 56.
Pillau 554.
Pinne 66.
Pisa, Recht von 950.
Platt vorm Wind 50.
Policenklauseln 1167 ff.
Polizeigesetz 216. 540.
— **-Verbot,** civilistische Bedeutung 1028.
port maritime 1068.
port de mer 1068.
Portugal, Handelsgesetzbuch von 1111.
Positionslichter, Nichtführung der 493.
Postklausel 343.
Preussen, Gesetz für das Herzogthum 992.
Preussisches Landrecht 995.
— Seerecht, Kgl. 992.
Prinzip 546.
Privatsignale 225.
Prompt's Lichterstellung 770.
— Projekt 429.
Propeller 61. 66.
— -Strom 65. 79.
puller 66.
Pumpen 519.

Q.

Quarré naval 50.
Querverband 529.

R.

Raasegel 45. 52.
Raddampfer 60.
Radius des Drehkreises 94. 304. 343.
Rankes Schiff 127.
ratihabitio 1021.
Rauchverzehrer 532.
Raumbedarf zum Ausserfahrtsetzen 66. 489.
Raumen 53.
Raumschoots 50. 53.
— -Winder 316. 321. 421 ff. 441. 462.
Reaktionsdampfschiff 60.
Rechtsobjekte 936.
Rechtsschlagende Schraube 62. 82. 342.
Reduktion von Meter auf Fuss (engl.) 33.
— von Fuss (engl.) auf Meter 34.
— von Knoten auf Meter pro Secunde 35 bis 37.
Reeder 124.
Reef 45.
Reep 123.
Reformvorschläge 787.
Reichsgesetze 545.
— -Kommissar 912.
Reinigungseid 1027.
Reisen, Zunahme der 483.
Rendsburg 590.
Rentabilität der Dampfertonne 483.
Rettungsboote 516.
— -Gesellschaft, russische 529.
— -Gürtel 509.
Rheder 933.
— Stellung vorm Seeamt 924.
— -Gefahr-Klausel 1204.
— -Gut 935.
— -Haft 1030. 1160.
Rhein 645.
Rhodisches Seegesetz 947.
Richtlicht 328.
Richtlichtersystem 769.
Riegelungslogge 40.
Riem 43.
Riga, Statut von 967.
Römisches Recht über Haftpflicht aus Schiffskollisionen 946.
Rojen 43.
Rollen 37.
Rostock 614.
Rotterdamer Börsenkonditionen 1171. 1205 ff.
— Ordonnanz 967.
Ruder 66.
— auf 71.
— -Boot 381. 783.
— -Dienst 510.
— -Fläche 532.
— -Joch 67.
— -Kommando 68. 69.
— -Kopf 67.
— -Lage 67. 68. 444.
— in Lee 71.
— -Licht 384.
— zu Luv 71.
— nieder 71.
— -Pfosten 66.
— -Regeln 338.
— -Tabelle 492.
— -Winkel 77.
— -Wirkung 67. 68. 80 ff.
— -Zeiger 71.
Rückwärtsarbeiten der Maschine 128. 461. 508. 852.
Rückwärtsfahrt 62. 78.
Rüstringersiel 620.
Rumänien, Handelsgesetzbuch von 1113.
Runcorn-Kanal 702.
Rundholz 45.
Russische Gewässer 723.
Russland, Handelsgesetzbuch von 1115.

S.

Sachenrecht 936 ff.
Sachwerth 945.
Sacken 122.
Saising 123.
Saldo 939.
Salford-Kanal 702.
San Domingo, Handelsgesetzbuch von 1125.
San Salvador, Handelsgesetzbuch von 1127.
St. Lucia, Handelsgesetzbuch von 1154.
Schaden 940. 942.
Schadensbeweis 1020.
— -Ersatzprinzip 1165.
Schadentheilungsprinzip 1166.
— -Verneinungsprinzip 1165. 1166.
Schallsignale 287. 290. 410. 473. 495.
Scharfspantiges Schiff 119.

Schaufelrad 61.
Scheeren 133. 325.
Schegg 66.
Schema des Strassenrechts 759.
Schieben 43.
Schiebnetz 477.
Schiefer Wind 50.
Schiff, Begriff 217. 259. 935.
Schiffer 895. 933.
Schiffsbau 520. 925.
Schiffsbauer 906.
— -Besatzung 1159.
— -Drehung 83 ff.
— -Eigner, Haftung des 1158.
— -Formen 119.
— -Haftung 1160.
— -Maschine 59.
— -Rheder 1159.
— -Schraube 61.
— -Untergänge durch Kollision 535.
— -Widerstand 57.
Schiiten 959.
Schildkrötendach 128.
Schirme 258.
Schlag 75.
Schlagbug 76.
Schleppbug 126.
Schleppen, Arten des 125.
Schlepper 377. 774.
Schleppnetz 124. 477.
— -Trosse 42. 125. 126.
— -Zug 127. 228. 337. 343. 369. 378. 427 ff. 501. 1161.
Schlingern 37. 118. 119.
Schlingerschlagbug 76.
Schmidt's Lichtersystem 814.
Schmieges Wasser 68.
Schmules Wasser 68.
Schneckenkreis 83.
Schneidepunkt 134. 458.
Schneidewinkel 134. 334.
Schnelldampfer 485.
Schnellfahrten 485. 510.
Schoonersegel 52.
Schooten 50. 53.
Schoothörner 53.
Schotten (Quer- und Längs-) 509. 517.
Schraalen 53.
Schratsegel 46.
Schraubenbrunnen 61.
— -Flügel, obere 64.
Schraubenflügel untere 63.
— -Gang 64. 461.
Schuld 935. 937. 943. 1021.
— Abstufungsprinzip 1165.
— -Aufrechnungsprinzip 1165.
— -Ausgleichungsprinzip 1165. 1166.
— -Beweis 1020. 1023.
Schweden, Seehandelsgesetzbuch von 1131.
— Städtegesetz für 986.
Schwedische Assekuranz- und Havereiordnung 987.
Schwedische Küstengewässer 720.
Schwedischer Plan 1177.
Schwedisch-Pommersches Seerecht 990.
Schweizer Police 1170.
Schwerpunkt des Schiffes 38.
Schwesterschiff 118.
Schwoien 93. 120. 142. 144. 271.
Seeamtliches Verfahren 918.
See-Echo 291.
See, hohle schwere 36.
— -Gang 35. 95.
— -Gesetz Karl XI. 986.
— -Gut, Haftung mit dem 1162.
— -Mannschaft, gute 483.
— -Meile 28.
— -Unfall 910.
— -Unfallgesetz 876. 900.
Segelareal 45.
— -Fläche 44.
— -Schiff (Begriff) 224.
— -Stellung 48. 319.
Sehnenlänge der Krümmungsbahn 90. 91.
Seitenlichter, Platz der 229.
— Ueberschiessen der 234.
Seitenschub 63. 65.
Setzen 37.
Shanghai, Regulationen 1054.
Sicht, in 328. 348.
— -Weite der Lichter 806.
Signalapparate 222.
Signale, akustische 473.
— optische 473.
Signalregel 347. 495. 498.
Sinken 929.
Sirene 289.
Sogg 128. 377.
— -Strom 64.
Solidarhaft 943.
Sophie-Hohenstaufen (Kollisionsfall) 834.
Spanien, Handelsgesetzbuch von 1135.

Spardeckschiff 530.
Sperr-Reep 123.
Spezial-Kollisionsklauseln 1202.
Sprietsegel 51.
Springanker 120.
— -Tau 120. 124.
Sprottenfischer 284.
Stade 598.
Stagen 74.
Stagsegel 45.
Stampfen 37. 118. 119.
Stander 393.
Standrolle 509.
Statistik 533.
statute mile 28.
Stauung 95.
Stavern, Gewohnheiten von 964.
Stehend rojen 44.
stern-foremost 257.
Sterngang 76.
Stettin 556.
Steuerbord 72.
— -Bug 50. 52.
— -Hals 50. 52. 318.
— -Halser 320.
— -Raumwinder 322.
Steuerbordruder 71.
— -Schooten 50.
— -Seite 72. 229.
— -Wall 355. 500.
Steuerbordsgier 119.
Steuerfähigkeit 87.
Steuerlastig 95.
Steuerlastigkeit 45.
Steuermann 902.
— -Rad 66.
— -Reep 66.
— -Welle 67.
Stevenregel für Dampfer 324. 425.
Stoppbolzen 243.
Stoppen 84. 339. 865.
Stoppfähigkeit von Einzelschraubendampfern 94. 299. 343. 348. 489.
Stoppregel 337. 343. 369.
Strafgesetzbuch § 222 und § 326: 930.
Strafsatzung 215. 927.
Stralsund 583.
Stranden, freiwilliges 507.
Strandungs-Klausel 1205.
Strassenrecht, Geschichte des englischen 206.
Strassenrecht, Inhalt des 221.
— Japanisches 397 ff.
— Text des geltenden Rechts 208 ff.
Strassenrecht:
art. 1: 224. 768. 782. 789. 805.
„ 2: 225. 493. 790.
„ 3: 227. 330. 493. 548. 768. 783. 790. 805.
„ 4: 259. 547. 774. 792. 805. 823.
„ 5: 260. 547. 548. 774. 783. 793. 805. 823.
„ 6: 269. 493. 795. 805.
„ 7: 269. 494. 796. 805.
„ 8: 270. 774. 796. 823.
„ 9: 273. 775. 783. 797. 823.
„ 10: 275. 548. 775. 797. 824.
„ 11: 284. 494. 775. 784. 798. 826.
„ 12: 287. 548. 776. 784. 798. 827.
„ 13: 221. 296. 494. 548. 777. 784. 799. 828.
„ 14: 315. 495. 780. 784. 800. 805. 829.
„ 14a): 316.
„ 14b): 320.
„ 14c): 321.
„ 14d): 322.
„ 14e): 323.
„ 15: 324. 461. 495. 548. 781. 786. 801. 829.
„ 16: 333. 496. 802.
„ 17: 336. 802.
„ 18: 337. 458. 462. 497. 547. 786. 802. 830.
„ 19: 329. 346. 781. 802. 830.
„ 20: 349. 498. 782. 803. 830.
„ 21: 354. 500. 804.
„ 22: 359. 500. 804. 832.
„ 23: 362. 501. 804. 832.
„ 24: 370. 501. 804.
„ 25: 381. 547. 786. 805.
„ 26: 384. 805.
Streckbug 76.
Streichen 43.
Striche (zehn, zwanzig) 233.
Strichnamen 11. 12—21.
— -Zahlen 11. 24.
Strom (Strömung) 37. 38. 40.
— -Bahn 356.
— -Fläche 356.
— -Geschwindigkeit 40.
Stützen des Ruders 69. 487. 496. 834. 849.
Sturmdeckschiff 530.

Sturzsee 36.
Suez-Kanal 690.
Surf 36.
Surinam, Handelsgesetzbuch von 1104.
Synopsis 949.
Systemsmittelpunkt des Schiffes 38.
Systemsschwerpunkt des Schiffes 38. 63.

T.

Tabellen:
Dampfdruck, Spannkraft, Volumen etc. 55.
Dampfmaschinen 59.
Dimensionen der Positionslaternen 251.
Knoten und Meter pro Sekunde 36.
Längenmaasse 31.
Lichter 466.
Lichtpeilungen 438.
Lichtstärken 235.
Meilenmaasse 32.
Meter und Fuss (englisch) 33.
Schallsignale 476.
Schiffsmanöver 492.
Segeltabelle 46.
Skala des Seeganges 36.
Skala der Windstärke 29.
Sprachentabelle für die Kompassrose 12.
Strichnamen, -Zahlen und Grade der Windrose 22.
Taljen 509.
Taucher 128.
— -Schiff 774.
Tauchschwingung 37.
Telegraphenkabel 128. 261. 400.
Territorialgewässer 550 ff.
Theilhaftung 943.
Themse 709.
Tief (das) 356.
Tiefgang 87.
Tiefwasser 143.
Todtes Werk 39.
Todtholz 45.
Tönning 590.
Ton 290.
Top 267.
Treffpunkt 134. 334.
— -Winkel 134.
Treiben 40. 120. 783.
Treibnetz 123. 477.
— -Fischer 284.
Trent 701.
Triebgrundzeese 123.
Triestiner Police 1180.
Trift 40.
Trimm 46. 232.
Trommel 66. 287.
Tropenfahrt 863.
Türkei, Seehandelsgesetzbuch der 1139.
Tyne-Fluss 718.

U.

Uebergänge von Regel zu Regel 464. 499.
Ueberholen 133. 350. 357. 420. 425. 459. 463. 499. 549.
Ueberholtes Schiff 285.
Ueberladung 510.
Ueberscheinen der Seitenlichter 258. 330. 473. 493. 496. 768. 781.
Ueber-Stag-gehen 74. 455.
Umdrehungen der Maschine 57.
Umlegen des Ruders 80 ff. 84. 89.
Umrojen 43.
Umstände, besondere 411.
Umsteuern der Maschinen 79. 80 ff. 89.
Unfall 264. 941.
Unfallsrente 1161.
Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft 236.
Unglück (Ungefähr) 1027.
Unschuldsbeweis 540.
Unschuldseid 1028.
Unter-Canada, Civilgesetzbuch für 1140.
Untergang 940.
Untermannung der Schiffe 516.
Uruguay, Handelsgesetzbuch von 1142.

V.

Valencia, Recht von 952.
Varel 619.
Venezuela, Handelsgesetzbuch von 1145.
Ventilation 254.
Verankern 119.
Verankerungssignal 774.
Verbietende Rechtssätze 543.
Verbot 541.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika, Statuten 1148.

Verholen 43.
Verlegung von Ankern 142.
Verlust 940.
Vermögen 936 ff.
Verneinende Rechtssätze 541. 543.
Verordnungen über Strassenrecht:
Bremer 201.
Deutsche 194.
Englische 186 ff.
Französische 192.
Hamburger 204.
Lübische 195.
Niederländische 193.
Preussische 205.
Verschlechterung 940.
Verschlucktwerden der Lichter 770.
Versetzung 40.
Vertäuen 119.
Verteien 119.
Vertikallichtersystem 813.
Vierkant 53.
Voll und bei 50.
— -Dampf 58.
— — rückwärts 852.
— -gebautes Schiff 118.
— -gebrasst 53.
— -Schiff 52.
Vorbeifahren 354.
Vorderlastig 95. 118.
Vormwinder 323. 423 ff. 443. 447. 462.
Vorsicht 483.
Vorwärtsfahrt 62. 77.

W.

Waade 123.
Wachboje 143.
Wachen-Eintheilung 922.
Wandern der Lichter 772.
Want 122.
Warnemünde 614.
Warnungssignal 782.
Warp 124.
— -Anker 43. 120.
Warpen 43.
Washingtoner Konferenz:
art. 1: 397.
„ 2: 398.
„ 3: 399.
„ 4: 399.
„ 5: 400.
„ 6: 401.
„ 7: 401.
„ 8: 402.
„ 9: 403.
„ 10: 405.
„ 11: 406.
„ 12: 406.
„ 13: 407.
„ 14: 407.
„ 15: 407.
„ 16: 410.
„ 17: 412.
„ 18: 412.
„ 19: 412.
„ 20: 413.
„ 21: 413.
„ 22: 413.
„ 23: 414.
„ 24: 414.
„ 25: 415.
„ 26: 415.
„ 27: 416.
„ 28: 416.
„ 29: 416.
„ 30: 417.
„ 31: 417.
Wasserstrahlpropeller 60.
Wassertracht 95.
Weg, Gehen aus dem 317. 337.
— über Grund 40. 42.
— durchs Wasser 27. 40. 76.
Wellen 39.
Wenden 74. 83. 271.
Werpanker 43. 120.
Werpen 43.
Weserschifffahrt 630.
Westcapellen, Urtheile von 963.
Weston-Kanal 702.
Wetter, dickes 288. 293.
White Star Line 513.
Widersee 36.
Wilhelmshaven 601.
Wimpel 393.
Winde 24.
Windregel für Segler 443.
Windrichtung 26.

Windrose 11.
— -Stärke 28. 30.
Wing-and-wing 323.
Winkel, Haupt- 334.
— Neben- 334.
— rechter 333.
— spitzer 333.
— stumpfer 333.
— -Geschwindigkeit 87. 91.
Wirkung des Windes auf das Manöveriren der Schiffe 95.
Wisby'sches Seerecht 969.
Wismar 616.
Wissenschaftliches Recht 546 ff.
Wolgast 582.
Wollin 580.
Wricken 44.
Wurfanker 43. 120.

Y.

Yacht 51. 52.

Z.

Zeese 123.
Zeichenkommando 68.
Zeigen (Licht-) 283.
Zerreissprobe 526.
Zügel 123.
Zufall 482. 1024.
Zugleine 122.
Zugnetz 123.
Zurüstung 127.
Zusammenstoss 133.
Zusatzlichter 384. 399.
Zusetzen 54.
Zwangslootse 904. 934.
Zweifel 324.
— über Strassenrecht und -Pflicht 450. 462. 464.
Zweimeilenzone 783. 806.
Zwillingsschraube 61. 92.
Zwischenfall 941.
— -Ursache 1019.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei, Berlin SW., Wilhelmstr. 32.

J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung in Berlin SW.[48]
Wilhelmstrasse 119/120.

Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch.

Mit Kommentar

herausgegeben von

H. Makower,
Rechtsanwalt und Notar.

Elfte vermehrte und verbesserte Auflage.

Lex.-8°. 16 Mark, gebunden in eleg. Halbfranz 18 Mark.

Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch

nebst den sich daran anschliessenden Reichsgesetzen:

Markenschutz, Aktiennovelle vom 18. Juli 1884, Gesetz über die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge, Seemannsordnung u. a.

Herausgegeben
und durch Anmerkungen und Auszüge aus der Literatur und Rechtsprechung erläutert von

Dr. Carl Gareis, Geh. Justizrath, ord. Professor der Rechte in Königsberg i. Pr.
und
Otto Fuchsberger, Kgl. bayr. Landgerichtsrath in Bayreuth.

Lex.-8°. Preis 22 Mark, gebunden in elegantem Halbfranz 24 Mark.

Das Deutsche Handelsrecht.

Ein kurzgefasstes Lehrbuch
des
im Deutschen Reiche geltenden Handels-, Wechsels- und Seerechts.

Systematisch dargestellt von

Dr. Carl Gareis,
Geheimer Justizrath und ord. Prof. der Rechte in Königsberg i. Pr.

Fünfte, neu durchgearbeitete und vielfach veränderte Auflage.

8°. In Leinen gebunden 10 Mark.

Lehrbuch des Handelsrechts.

Von Reichsgerichtsrath **Dr. J. Fr. Behrend.**

Band I. gr. 8°. Preis 17 Mark 50 Pf.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei, Berlin SW., Wilhelmstr. 32.

Messorer,

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Prien, Richard

Der Zusammenstoss von Schiffen aus den Gesichtspunkten der Schiffsbewegung, des Strassenrechts und der Haftpflicht aus Schiffskollisionen nach den Gesetzgebungen des Erdballs Eine nautisch-juristische Studie

Berlin 1896

J.rel. 3 y
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11813111-8